

WK-  
ER

ES-  
NE

12164

SVEUČILIŠTE U PULI  
SVEUČILIŠNA KNJIŽNICA



310113383









Erzherzog Friedrich.

# Gedenkblätter *12164*

der

## k. und k. Kriegs - Marine.

---

Herausgegeben von der

Redaction der „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens“.



II. Band.

Pola.

Commissions-Verlag und Druck von Carl Gerold's Sohn in Wien.

1899.





# INHALT.

---

|                                                                                                                                                                                   | Seite |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| <b>Erzherzog Friedrich.</b> Eine Lebens-Skizze. Von<br>Regierungsrath Ferdinand Ritter von Attl-<br>mayr . . . . .                                                                | 1     |
| <b>1832.</b> 14. Mai. Gefecht S. M. Transport-Tra-<br>bakels BRAVO mit griechischen See-<br>räubern. Von Linienschiffs-Capitän Julius<br>Heinz . . . . .                          | 20    |
| <b>1840.</b> 26. September. Die Einnahme von Saïda.<br>Von Regierungsrath Ferdinand Ritter von<br>Attlmayr . . . . .                                                              | 28    |
| <b>1849.</b> 3. August. Gefangennahme garibaldini-<br>scher Freischaren bei der Punta Maestra.<br>Von Linienschiffs-Capitän Jerolim Freiherr<br>Benko v. Boinik . . . . .         | 38    |
| <b>1858.</b> 23. März. Unfall eines Bootes S. M.<br>Fregatte NOVARA . . . . .                                                                                                     | 46    |
| <b>1859.</b> 7. Juli. Abweisung des Angriffes der<br>kais. französischen Fregatte IMPÉTUEUSE<br>auf Zara. Von Linienschiffs-Capitän Jerolim<br>Freiherr Benko v. Boinik . . . . . | 50    |

1860. 7. und 8. Jänner. **S. M. Corvette DAN-  
DOLO in einem schweren Oststurm an  
der Küste von Marokko.** Von Contre-  
Admiral Wladimir Khittel v. Bialopior 59
1864. 9. Mai. **Das Seegefecht bei Helgoland.**  
Auszug aus einem Briefe des k. k. Linien-  
schiffs-Lieutenants Edmund Ritter v. Henne-  
berg vom Schiffsstabe S. M. Fregatte  
RADEZKY . . . . . 71
1869. 20. Februar. **Treue Kameradschaft.** Von  
Linienschiffs-Lieutenant d. R. J. Fleischer 90
1872. 3. September. **Brand an Bord S. M.  
Schiffes LISSA.** Von Linienschiffs-Lieute-  
nant Arthur Lengnick. . . . . 95
1874. 20. November. **Die Strandung S. M. Brigg  
SAIDA.** Von Corvetten-Capitän Franz  
Mirtl . . . . . 104

## Verzeichnis der Illustrationen.

|                                                                      |           |
|----------------------------------------------------------------------|-----------|
| Porträt Seiner kaiserlichen Hoheit Erzherzogs<br>Friedrich . . . . . | Titelbild |
|                                                                      | Seite     |
| Das Seegefecht bei Helgoland . . . . .                               | 78        |
| Die Strandung S. M. Brigg SAIDA. . . . .                             | 114       |





# Erzherzog Friedrich.

Eine Lebensskizze.

Erzherzog Friedrich Ferdinand Leopold, der dritte Sohn des großen Heerführers Erzherzog Karl und seiner Gemahlin Prinzessin Henriette von Nassau-Weilburg, wurde am 14. Mai 1821 zu Wien geboren.

Der jugendliche Erzherzog zeigte frühzeitig glückliche Geistesanlagen, welche unter der Pflege ausgezeichneten Lehrer sich rasch entwickelten. Bereits im Alter von 14 Jahren entschied er sich für den Seemannsberuf, und ungeachtet aller Vorstellungen über die Schwierigkeiten dieses Standes verharrete er bei seinem Entschlusse.

Ende Juli 1837 trat Eh. Friedrich in die k. k. Kriegs-Marine ein, und machte alsbald am Bord der Fregatte MEDEA seine erste Seefahrt nach Neapel, Sicilien und Malta.

Den Winter 1837—1838 lag er schwer krank darnieder; ein Typhus brachte ihn dem Tode nahe. Diese Krankheit blieb leider nicht ohne Rückwirkung auf seinen physischen Zustand.

Im Sommer 1838 machte der Erzherzog am Bord der Fregatte GUERRIERA eine größere Reise im West-Becken des Mittelmeeres, wobei die Häfen von Livorno, Genua, Toulon, Gibraltar, Algier und Corfu angelaufen wurden. Im Jahre 1839 zum Linienschiffscapitän vorgerückt, befehligte er, gleichzeitig als Commandant der Fregatte CAROLINA, die zumeist in Lissa stationierte k. k. Schiffsdivision.

Am 26. Juni dieses Jahres trat der Erzherzog im vollsten Incognito eine Reise nach Griechenland an. Seine Begleiter waren Oberst Wilhelm R. v. Lebzeltern, der von nun an stets an seiner Seite blieb, und Corvetten-Capitän Marinovich, sein früherer Lehrer in den maritimen Fächern.

Mit dieser Fahrt begann Eh. Friedrich ein Tagebuch zu führen. Dasselbe gibt Zeugnis von scharfer Beobachtung und klarer, objectiver Beurtheilung der geschilderten Personen,

Objecte und Ereignisse. Außer dem Seewesen sind es vornehmlich die Denkmäler des Alterthums, welche seine Aufmerksamkeit fesseln. Am 7. August kehrte Eh. Friedrich von dieser Reise nach Triest zurück.

Nach einem kurzen Aufenthalte auf der Weilburg in Baden bei Wien übernahm er am 22. August in Triest das Commando S. M. Fregatte GUERRIERA, welche anlässlich der zwischen dem türkischen Sultan und dem Vicekönig von Ägypten Mehemed Ali ausgebrochenen Zwistigkeiten zur Verstärkung der k. k. Escadre in der Levante bestimmt war.

Am 13. September ankerte Eh. Friedrich auf der Rhede von Smyrna, wo er sich dem Commandanten der k. k. Escadre, Contre-Admiral Freiherrn v. Bandiera, zur Verfügung stellte.

Da die diplomatischen Verhandlungen sich in die Länge zogen, und der Ausbruch von Feindseligkeiten nicht sobald in Aussicht stand, segelte die Fregatte GUERRIERA Mitte März 1840 abermals nach Griechenland. Eh. Friedrich benützte diese Gelegenheit, verschiedene denkwürdige Stätten aufzusuchen. Am 26. April

traf er wieder in Smyrna ein, und segelte sodann, einer Einladung des Sultans Abdul Medschid folgend, nach Constantinopel. Der Aufenthalt in der türkischen Hauptstadt währte bis zum 9. Juli.

Nach Smyrna zurückgekehrt, musste Eh. Friedrich infolge eines Fieberanfalles vorübergehenden Aufenthalt auf dem Lande nehmen.

Indessen waren in Syrien die Feindseligkeiten zum Ausbruche gelangt. Eine türkische Armee war bei Nisib von einem ägyptischen Heere unter Ibrahim Pascha, einem Sohne Mehemed Alis, geschlagen, und die türkische Flotte vom Kapudan Pascha an Mehemed Ali ausgeliefert worden. Zu Land und Wasser bedroht, rief der Sultan die Großmächte Europas zu Hilfe.

Am 15. Juli schlossen Österreich, Russland, England und Preußen zu London einen Vertrag zum Schutze und zur Aufrechterhaltung der Integrität des türkischen Reiches ab; England und Österreich wurden mit der Ausführung der eventuellen Zwangsmaßregeln gegen Mehemed Ali beauftragt.



Die k. k. Escadre hatte sich demzufolge mit der königlich britischen Flotte unter Admiral Stopford zu vereinigen, welch letzterer den Oberbefehl über die gesamten alliierten Seestreitkräfte übernahm.

Der erhaltenen Ordre gemäß verließ Contre-Admiral Bandiera mit dem Flaggenschiffe, S. M. Fregatte MEDEA, und der Fregatte GUERRIERA (Commandant Eh. Friedrich) am 16. August Smyrna und ankerte am 20. vor Alexandrien, wo am 24. auch Admiral Stopford auf dem Linienschiffe PRINCESS CHARLOTTE eintraf. Da die Verhandlungen des türkischen Bevollmächtigten Rifaat-Bey mit Mehemed Ali scheiterten, segelte Admiral Stopford mit den vor Alexandrien befindlichen englischen Schiffen — zwei Linienschiffen, einer Brigg — und den beiden österreichischen Fregatten am 6. September nach Beirut, wo sich bereits das Gros der britischen Flotte unter dem zeitlichen Befehl des Commodors Napier, sowie die türkische Escadre unter Walker Bey und die österreichische Corvette LEIPZIG befanden.

Am 9. September lag die englisch-österreichisch-türkische Flotte vereinigt vor Beirut.

Anfangs war man unschlüssig, was zu beginnen sei. Es fehlten sogar Special-Karten von Syrien, welche doch für die auszuführenden Landoperationen nothwendig waren; Eh. Friedrich ließ solche von Wien kommen.

Von ägyptischen Streitkräften waren zur Zeit in und um Beirut circa 2000 Mann unter Soliman Bey (dem ehemaligen französischen Oberst Sève) versammelt. Das Gros der ägyptischen Armee unter dem Oberbefehl Ibrahim Paschas stand zwischen Baalbeck und Zahlé. In dieser Position glaubte Ibrahim einerseits leichter für den Unterhalt seiner Truppen vorsehen, andererseits die aufrührerische Bevölkerung besser niederhalten zu können.

Die Disciplin in seinem Heere war bereits gelockert, während die einheimische Bevölkerung, welche Ibrahim zu entwaffnen suchte, und mit allerlei Abgaben und Frohndiensten bedrückte, sich gegen ihn zu erheben begann.

Admiral Stopford schiffte in der Bucht von Djounié (Djuni), 8 Seemeilen nördlich von Beirut, 1400 Engländer und 5700 Türken aus, welche zwischen dem genannten Dorfe und dem Hundsflusse (Nahr-el-Kelb) ein befestigtes

Lager errichteten. Von da aus unterhielt die alliierte Armee eine gesicherte Verbindung mit der aufständischen Bevölkerung, während man den missvergnügten ägyptischen Truppen Gelegenheit zur Desertion bot. Die Fregatte GUERRIERA ankerte an der Mündung des genannten Flusses, um den Verkehr auf der Straße längs dem Meere zu verhindern und feindliche Angriffe auf das Lager von dieser Seite abzuhalten.

Die Ägypter hatten in der Erwartung, dass die Ausschiffung südlich von Beirut stattfinden werde, der Landung der alliierten Truppen keinerlei Hindernisse entgegengestellt.

Da Soliman Bey von den verbündeten Admiralen vergeblich zur Übergabe aufgefordert worden war, schritten diese am Abende des 11. September zur Beschießung von Beirut. Soliman räumte die Stadt, und nahm außer Schussbereich derselben Stellung; die Einwohner flüchteten. Das Feuer der Alliierten, welches die Festungswerke großentheils zerstörte, blieb von feindlicher Seite unerwidert. Die Admirale verließen am 14. die Rhede von Beirut und ankerten in der Bucht von Djounié.

Am 15. wurden Mannschaften der kaiserlichen Schiffe gelandet, um im Falle eines Angriffes auf das Lager, an dessen Vertheidigung theilzunehmen. Der englische Lager-Commandant wies denselben den Ehrenposten an der am meisten gefährdeten Front zu.

Eh. Friedrich bot sich für den erwähnten Fall mit aller noch disponiblen Mannschaft seines Schiffes zur persönlichen Mitwirkung an. Admiral Stopford dankte dem Erzherzog und versprach auf dessen Bitte, ihn und sein Schiff, so viel er könne, recht thätig zu verwenden.

Indessen gestaltete sich die Lage der Alliierten kritisch, da man zu entscheidenden Land-Operationen zu schwach war. Die gelandete verbündete Armee zählte ungefähr 7000 Mann, hierunter 1500 Engländer und 150 Österreicher, während die Stärke der ägyptischen Armee auf 60.000 Mann geschätzt wurde, welche allerdings auf einen weiten Bereich längs der Küste und im Innern Syriens zerstreut waren. Mit dem herannahenden Winter wurde das Verbleiben der Schiffe an der offenen Küste gefährlich; andererseits konnte die schwache alliierte Armee nicht ohne den

Schutz der Flotte und ohne festen Stützpunkt an der Küste belassen werden. Es drängte daher, sich solcher Punkte an der Küste zu versichern.

Am 24. September beschloss Admiral Stopford, sich Saïdas zu bemächtigen. Commodor Napier wurde mit dieser Aufgabe betraut, und gieng mit einer Flottenabtheilung, zu welcher auch S. M. Fregatte GUERRIERA zählte, dahin ab.

Bei der Einnahme von Saïda, welche in einem besonderen Abschnitte dieses Bandes ausführlich beschrieben ist, that sich Eh. Friedrich durch Tapferkeit derart hervor, dass er von S. M. dem Kaiser Ferdinand mit dem Ritterkreuze des Maria Theresien-Ordens ausgezeichnet wurde.\*)

---

\*) Der hohe Orden wurde von S. M. dem Kaiser an Seine kaiserliche Hoheit Erzherzog Karl zur Übermittlung an seinen Sohn mit den Worten zugestellt:

*„Es kann für Euer Liebden nur ein erhebendes Gefühl sein, so früh einen Ihrer Söhne die Heldenlaufbahn betreten zu sehen, auf welcher Euer Liebden so viele Lorbeeren pflückten, und nicht ohne Grund die Hoffnung nähren zu können, dass auch in Ihm Unserem Hause und dem Vaterlande eine Stütze heranwächst, die für Oesterreich die Waffen mit Ruhm zu führen wissen wird.“*

Commodor Napier richtete nach der Eroberung von Saïda an den Erzherzog ein Schreiben, worin er der Tapferkeit der Officiere und Mannschaften der GUERRIERA großes Lob zollte und dem Wunsche Ausdruck gab, den Erzherzog bei jeder künftigen Expedition bei seiner Escadre zu sehen.

Admiral Stopford's Bericht lautete:

*„Der junge Erzherzog ist ein ebenso ausgezeichnete Seemann als tapferer Officier. Sein Betragen wirkt auf unsere eigene Mannschaft begeisternd, und es herrscht bei dieser nur eine Stimme des Lobes über ihn.“*

In ähnlicher Weise sprach Linienschiffs-Capitän Barkley, Commandant des Linienschiffes THUNDERER, dem Erzherzog seine vollste Anerkennung aus. Kaiser Nikolaus von Russland und König Friedrich Wilhelm IV. von Preußen verliehen dem Erzherzog, ersterer den Georgs-Orden, letzterer den preußischen Militär-Verdienst-Orden.

Die Alliierten beeilten sich alsbald, Saïda in Vertheidigungszustand zu setzen. In hervor-

ragender Weise betheiligte sich an diesen Arbeiten die Bemannung S. M. Fregatte GUERRIERA.

Von nun an änderten sich die Verhältnisse mehr und mehr zu Gunsten der Alliierten. Emir Beschir, der Beherrscher des Libanon, hatte sich für selbe erklärt. Die Reihen der feindlichen Armee, welche durch Krankheiten und durch Kämpfe mit den Bergbewohnern erschöpft, überdies seit 22 Monaten ohne Sold war, lichteteten sich durch täglich zunehmende Desertionen.

Der nördliche Theil des Libanon längs der Küste mit Ausnahme von Tripolis war von den ägyptischen Truppen verlassen worden. Am 10. October wurde Beirut von den Alliierten besetzt. Am 17. kam Tripolis in die Gewalt der Verbündeten, und ward der Obhut des Commandanten der österreichischen Corvette CLEMENZA, Logotetti, anvertraut.

Doch der wichtigste Punkt der syrischen Küste, welcher als Schlüssel des Landes betrachtet wurde — St. Jean d'Acre — befand sich noch in den Händen des Feindes. Diese Festung zu bezwingen erschien als dringendste Aufgabe der alliierten Flotte.

Eh. Friedrich war am 23. October mit seiner Fregatte auf der Rhede von Beirut eingerückt, die er jedoch bald wieder verließ, um an der Küste zu kreuzen. Doch schon am 26. morgens, in Sicht von St. Jean d'Acre und Haïffa, traf ihn der Befehl Bandieras, welcher ihn nach Beirut zurückberief.

Nicht lange sollte er hier unthätig vor Anker liegen. Am 30. October wurde im Kriegsrathe der Angriff auf St. Jean d'Acre beschlossen.

Am 2. November ankerte die alliirte Flotte, 21 Schiffe zählend — unter diesen die österreichischen Fregatten MEDEA und GUERRIERA, sowie die österreichische Corvette LEIPZIG — in Sicht dieses festen Platzes. Die Beschießung und Einnahme desselben, sowie die hervorragende Art, in welcher sich Eh. Friedrich daran betheiligt hat, wurde im ersten Bande der »*Gedenkblätter*« eingehend geschildert.

Die That des Erzherzogs, welcher als Erster auf der Citadelle von St. Jean d'Acre die Flaggen der Alliirten aufpflanzte, fand in den Berichten der britischen und türkischen Befehlshaber nicht die verdiente Würdigung, obwohl Walker Bey in seinem Rapport an den Seras-



kier Izzet Mehemed ausdrücklich auf die Verdienste Sr. kaiserlichen Hoheit und des Obersten v. Lebzelteru hinwies.

Admiral Stopford sprach sich in einem Schreiben an Contre-Admiral Bandiera, bei aller Anerkennung der hervorragenden Leistungen Sr. kaiserlichen Hoheit, über dessen Vorgehen bei der Einnahme St. Jean d'Acre's missbilligend aus, da der Erzherzog ohne vorherige Einholung höherer Weisungen gehandelt habe.

Der britische Admiral mochte damals kaum Kenntniss davon haben, dass Eh. Friedrich, ehe er zu dem kühnen Unternehmen schritt, durch den Linienschiffsfähnrich Pörtl den Contre-Admiral Bandiera von seinem Vorhaben unterrichtet und die Bewilligung hiezu erhalten hatte. Hingegen schrieb Lord Palmerston an Lord Beauval:

*„Es verdient hervorgehoben zu werden, dass die österreichische Escadre und Walker Bey es waren, welche von St. Jean d'Acre Besitz ergriffen haben.“*

Am 6. November lichteten die drei österreichischen Kriegsschiffe MEDEA, GUERRIERA und

LEIPZIG die Anker, um nach Beirut zurückzukehren.

Bis zum 6. December verblieb der kaiserliche Prinz auf der Rhede von Beirut, ohne dass es ihm nochmals beschieden war, sich an dem Kriege zu bethätigen.

Contre-Admiral Bandiera machte zwar dem Admiral Stopford den Vorschlag, die Operationen gegen Ibrahim Pascha mit 5000 Türken, 500—600 Engländern und 200 Österreichern — diese unter Commando des Eh. Friedrich — wieder aufzunehmen, doch Admiral Stopford lehnte ab, da zu Lande Oberst Smith allein und von ihm unabhängig zu befehlen habe.

Indessen war nach der Einnahme von St. Jean d'Acre die Macht des Feindes gebrochen, und ohne dass die Alliierten energisch eingriffen, vollzog sich die Eroberung des Landes vornehmlich durch die einheimische Bevölkerung. Stadt nach Stadt ward von den osmanischen Truppen besetzt. Am 10. December unterwarf sich Mehemed Ali seinem kaiserlichen Lehensherrn.

Anfangs December hatte an der syrischen Küste ein verheerender Sturm gewüthet. Es

zeigte sich, wie gefährlich es für eine Flotte sei, in dieser Jahreszeit an dieser Küste zu verweilen. Contre-Admiral Bandiera gieng daher, nachdem bereits Admiral Stopford die Rhede von Beirut verlassen hatte, am 6. December mit den Schiffen MEDEA, GUERRIERA und LEIPZIG nach dem Hafen von Marmarizza in See.

Auf der Fahrt dahin traf der Blitz zweimal die Fregatte GUERRIERA, doch ohne zu zünden. Durch den zweiten Blitzschlag, der einige Schritte vom Erzherzog einschlug, ward ein Mann getödtet und ein zweiter Mann gelähmt.

Am 12. December ankerten die Schiffe im genannten Hafen, wo sich bereits das Gros der britischen Flotte unter Admiral Stopford befand. Die alliirte Flotte sollte hier den weiteren Verlauf der Ereignisse abwarten.

Eh. Friedrich erhielt vom Sultan ein Dankschreiben für seine Leistungen im syrischen Kriege.

Am 20. Jänner 1841 verließ der Erzherzog den Hafen von Marmarizza, um nach Triest zurückzukehren. Am 13. Februar daselbst angelangt, wurde er von seinem Bruder Erz-

herzog Albrecht, damals Brigadier in Graz, empfangen. Nach Übergabe des Schiffs-Commandos betrat Eh. Friedrich die Stadt, deren Bewohner ihn mit lautem Jubel unter dem Donner der Geschütze feierlich begrüßten. Nach kurzem Aufenthalte in Triest und Venedig reiste er nach Wien zum Besuche seines greisen Vaters und seiner Geschwister.

Als der Erzherzog zum erstenmale in die kaiserliche Loge des Hofburgtheaters trat, begrüßte das Publicum mit Jubel den tapferen Prinzen, und als der Kaiser seinen Oheim, Eh. Karl, bei der Hand nahm, zum Zeichen, dass dem Vater wie dem Sohne hohe Ehre gebüre, durchbrausten begeisterte Zurufe das Haus, die sich noch steigerten, als der Prinz, tief ergriffen, dem Vater an die Brust sank, und dieser ihn umarmte und küsste.

Nach seiner Rückkehr von Wien nach Venedig übernahm der Erzherzog das Commando des ersten Seebezirkes, das er bis ins Jahr 1842 führte. Am 30. Juni d. J. segelte Eh. Friedrich als Commandant der vor kurzem vom Stapel gelaufenen Fregatte *BELLONA* nach England ab. Oberst Freiherr v. Lebzelttern und

Corvetten-Capitän Marinovich waren ihm als Reisebegleiter beigegeben.

Zweck der Reise war, den Erzherzog für seine künftige Stellung als Marine-Commandant vorzubereiten, indem ihm Gelegenheit geboten ward, die maritimen Anstalten der ersten Seemacht der Welt durch eigene Anschauung kennen zu lernen.

Auf der Reise wurde vorerst Algier, Gibraltar, dann Lissabon angelaufen. Am 9. September ankerte die *BELLONA* im Hafen von Plymouth.

Bis zum 1. Jänner 1843 dauerte der Aufenthalt Sr. kaiserlichen Hoheit auf großbritannischem Boden. In Begleitung des berühmten Capitäns Fitzroy, der ihm von der britischen Regierung beigegeben war, bereiste der Erzherzog England und Schottland. Den Kriegshäfen und ihren maritimen Etablissements wurde hiebei besondere Beachtung gewidmet.

Gelegentlich der Abschiedsaudienz verlieh I. M. die Königin Victoria Sr. kaiserlichen Hoheit das Großkreuz des Bath-Ordens.

Am 22. December gieng Eh. Friedrich unter dem Salut aller Schiffe von Portsmouth

in See. Widrige, zeitweise stürmische Westwinde bestimmten ihn, auf der Rhede von Spithead zu ankern und besseres Wetter abzuwarten.

Am 1. Jänner mittags wurde die Rückreise fortgesetzt, welche, bis in die Höhe von Rovigno vom Winde begünstigt, so rasch verlief, dass die Fregatte bereits am 22. Jänner auf der Rhede von Triest eintraf.

Am 6. Februar wurde der Erzherzog zum Contre-Admiral und bereits im August 1844 zum Vice-Admiral ernannt und nun mit dem Marine-Obercommando betraut.

Im August und September 1846 leitete Eh. Friedrich die in größerem Maßstabe in den dalmatinischen Gewässern ausgeführten See-Manöver. Nach denselben begab sich der Erzherzog an Bord der Fregatte *BELLONA* nach Neapel zum Besuche seiner Schwester, der Königin Theresia.

Als sein erhabener Vater im April 1847 erkrankte, eilte er nach Wien. Am 30. April starb Erzherzog Karl. Wer ahnte damals, dass ihm fünf Monate später sein heldenmüthiger Sohn folgen werde!

Bei Anbruch des Herbstes erkrankte Eh. Friedrich. In der Nacht vom 5. zum 6. October verschied er nach kurzem schmerzlichen Leiden in den Armen seines treuen Berathers, des Generalmajors v. Lebzeltern.

1832

14. Mai.

Gefecht S. M. Transport-Trabakels „Bravo“  
mit griechischen Seeräubern.

In der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts war es um die Sicherheit und um die Rechtsverhältnisse der in der Levante angesiedelten Europäer nicht sonderlich gut bestellt; außerdem wimmelte das ägäische Meer von Piraten, welche an Kühnheit und Macht zwar nicht an die berühmten Bukaniere und Flibustiere des 17. und 18. Jahrhunderts oder an die Barbaresken heranreichten, aber dennoch jede günstige Gelegenheit benützten, um, wo ihnen ein Erfolg sicher schien, mit ihren stark bemannten Barken Fahrzeuge zu überfallen und auszuplündern, hiebei kein Menschenleben schonend, oft genug auch arge Grausamkeiten verübend. Dieses



Treiben wurde sowohl durch die Gleichgiltigkeit der levantinischen Behörden, als auch durch die vielen Schlupfwinkel begünstigt, welche der Archipel den Piraten bot, um sich allfallsigen Verfolgungen zu entziehen und ihren Raub in Sicherheit zu bringen.

Unter solchen Umständen war der österreichische Kaiserstaat, dessen Handelsbeziehungen zur Levante schon damals bedeutende waren, gezwungen, in diesen Gewässern eine Schiffsdivision zu halten, welche dort den Kreuzungsdienst versah und die Bestimmung hatte, nöthigenfalls den Schritten der k. k. diplomatischen Vertreter bei den türkischen und griechischen Behörden Nachdruck zu verschaffen.

Die Verbindung dieser Schiffsdivision mit Venedig, dem damaligen ersten Kriegshafen Österreichs, besorgten zur Zeit als sich das hier zu beschreibende Ereignis abspielte, der Kriegs-Marine angehörige Segelschiffe (*Pacchetti*), die als Postfahrzeuge dienten. Dieselben waren für den Personen- und Materialtransport eingerichtet, mäßig bestückt, von Kriegsmatrosen bemannt und von See-Officieren commandiert.

Zu Anfang des Frühjahres 1832 wurde das in diese Schiffscasse gehörige k. k. Trabakel BRAVO unter Commando des Schiffsführers Rubessa von Venedig nach Smyrna entsendet, um dorthin nebst dem Postfelleisen noch Ersatzmannschaften und Material für die k. k. Schiffsdivision zu überführen.

Die Reise gieng anstandslos von statten und am 9. Mai konnte die Rückfahrt nach Venedig angetreten werden.

Außerhalb des Caps Karaburnu gestaltete sich jedoch das Wetter für die Fahrt so ungünstig, dass der Commandant es für gut befand, nach Porto grande di San Giorgio von Skyro abzufallen, um dort auf günstigen Wind zu warten.

In Anbetracht der im Archipel herrschenden Unsicherheit wurde scharfer Wachdienst gehalten und waren auch sonstige Maßnahmen getroffen, um einem Angriffe von Piraten wirksam begegnen zu können.

In der Nacht vom 13. zum 14. Mai um 1 Uhr bemerkte die Schildwache zwei Ruderfahrzeuge, die plötzlich bei der Spitze der nördlichen Landzunge auftauchten und in eiliger

Fahrt auf das Trabakel zusteuerten. Das eine der Boote mag, wie sich später herausstellte, von beiläufig 35, das andere von 25 Individuen bemannt gewesen sein.

Der Wachposten gab das Alarmsignal. Der Commandant erschien sofort auf Deck, beorderte die Mannschaft an die Gefechtsposten und rief den Booten mittels Sprachrohrs zu, sich aus dem Bereiche des Trabakels zu entfernen; diese beantworteten seine Aufforderung mit einem lebhaften Musketenfeuer, und fuhren auf die Steuerbord-Windvierung des Fahrzeuges los, um dasselbe zu entern.

Auf dies hin wurden die zwei Spingarden der Steuerbordseite auf den Feind abgeschossen, und man begann gegen denselben ein lebhaftes Feuer aus Blunderbüchsen und Musketen zu unterhalten. Der Effect dieses Feuers war ein merklicher, allein auch auf Seite der Vertheidiger waren Verluste zu verzeichnen. Der in der ersten Reihe kämpfende Commandant, Schiffsfähnrich Rubessa, erhielt einen Schuss durch den Unterleib, der Schiffswundarzt Dr. Golgi (Passagier), welcher eben eine Blunderbüchse abgefeuert hatte, einen Schuss

durch den Mund. Das Commando des Trabakels gieng an den als Passagier eingeschifften Schiffsfähnrich Delucca über, welcher es ebenso energisch führte, wie sein schwerverwundeter Vorgänger.

Den Piraten schien die vorübergehende Verwirrung, welche der Wechsel im Commando mit sich brachte, nicht entgangen zu sein, denn sie versuchten nun das Trabakel zu entern. Dies stachelte unsere Matrosen, namentlich die Dalmatiner, zu wahrer Berserkerwuth auf; sie empfingen die Seeräuber mit Piken und Enterbeilen und ließen wuchtige Hiebe mit Riemen und Handspaken auf deren Köpfe niedersausen. Die zumeist aus Deutschen und Czechen bestehende Artillerie-Mannschaft hielt wacker bei den Feuerwaffen aus. Der Erfolg war diesmal ein durchschlagender, die Piraten, welche bereits den Dollbord des Trabakels erklommen hatten, fielen theils todt, theils verwundet in die See oder in ihre Boote, und der Angriff musste aufgegeben werden.

Hierauf versuchte das kleinere Fahrzeug sich unvermerkt an den Bug des Trabakels anzuschleichen und der Angriff wurde erneuert;

derselbe hatte aber ebensowenig Erfolg, denn auch diesmal endeten einige der Piraten in der salzigen Flut, nachdem ihnen die Hiebe unserer Matrosen die Lust zum Kämpfen verleidet hatten.

Nachdem die Piratenfahrzeuge vom Angriffe abgelaßen, steuerten sie vorerst unter Land, besprachen sich mit Individuen, die an der Küste versammelt waren und zogen schließlich in der Richtung ab, woher sie gekommen waren.

Schiffsfähnrich Delucca setzte sofort unter Segel und ließ auch die Riemen bemannen, um die Seeräuber zu verfolgen, konnte sie aber nicht mehr auffinden, da sie durch die Dunkelheit der Nacht geschützt waren.

Um den Verwundeten, zu welchen außer den vorgenannten beiden Stabspersonen noch der Kaisercadet Berganini und der durch das Springen einer Blunderbüchse infolge unvorsichtiger Handhabung verletzte Raketeur Preischiger gehörten, eine bessere Pflege am Lande zukommen zu lassen, beschloß Schiffsfähnrich Delucca, nach Syra zu segeln, und nahm den Weg durch den Doro Canal; die

Verwundeten wurden vom Wundarzte Lorenz behandelt.

Am 17. Mai abends, als sich das Trabakel im oberwähnten Canal befand, wurde ein Schiff gesichtet, welches man anfangs für S. M. Fregatte GUERRIERA hielt, das aber später als eine französische Fregatte erkannt wurde, welche die Commandoflagge des Vice-Admirals Ricard trug.

Die Fahrzeuge näherten sich einander auf Preidistanz; als der Admiral das Vorgefallene erfuhr, sandte er seinen Chefarzt an Bord des Trabakels und ließ letzteres in Schlepp nehmen, um es in möglichst kurzer Zeit nach Syra zu bringen. In der Nähe dieses Hafens wurden die beiden Fahrzeuge von der österreichischen Corvette ADRIA eingeholt, die im ägäischen Meere kreuzte; der französische Vice-Admiral übergab den BRAVO der Obhut des Commandanten der letzteren, Corvettencapitäns Sebellini.

In Syra wurden Schiffsfähnrich Rubessa, Schiffswundarzt Dr. Golgi und Raketeur Preischiger ausgeschifft und dem dortigen k. k. Consul Wallenburg übergeben. Kaisercadet Berganini, dessen Verwundung eine leichte war

und dessen Zustand sich inzwischen erheblich gebessert hatte, verblieb an Bord.

Der k. k. Hofkriegsrath fand sich bewogen, der Bemannung S. M. Trabakels BRAVO im allgemeinen und besonders den Schiffsfähnrichen Rubessa und Delucca, dem Schiffswundarzt Dr. Golgi, dem Seecadeten Dambrowski, dem Feuerwerker von Nowak und dem Raketeur Saxneder für ihr Verhalten in dieser Affaire die volle Zufriedenheit auszusprechen.



1840

26. September.

## Die Einnahme von Saïda.

---

Am 26. September vormittags hatten sich die zum Angriff auf Saïda bestimmten alliierten Schiffe in Sicht dieser Stadt vereinigt.

Das Geschwader, unter Commodor Napiers Befehl, bestand aus den englischen Schiffen: Linienschiff THUNDERER (Napiers Flaggenschiff), Corvette WASP, den Dampfern CYCLOPS, GORGON, STROMBOLI und HYDRA, der österreichischen Fregatte GUERRIERA (Commandant Eh. Friedrich) und einer türkischen Corvette. Die Dampfer hatten englische und türkische Landungstruppen an Bord.

Die Hauptwerke von Saïda waren zwei Castelle; das größere See-Castell, auf einer Insel gelegen und mit dem Lande durch einen



schmalen Damm verbunden, lag westlich, das andere auf einer Höhe südlich von der Stadt. Beide Castelle entbehrten einer schweren Armierung. Die verschiedenen Landungsstellen wurden durch Schanzen beherrscht; diese und die benachbarten Häuser waren von ägyptischen Truppen besetzt.

Napier richtete an den Gouverneur die Aufforderung, die Stadt zu übergeben, worauf eine ablehnende Antwort erfolgte. In Voraussicht einer solchen hatte Napier bereits alle Dispositionen zum Angriffe getroffen.

Der THUNDERER, die GUERRIERA und die türkische Corvette nahmen auf 400—600 m Entfernung Stellung vor der Stadt. WASP und STROMBOLI verankerten sich im Süd, CYCLOPS, GORGON und HYDRA im Nord derselben. Die Landungstruppen hielten sich zur Ausschiffung bereit, die Landung sollte nach Bewältigung des feindlichen Feuers an drei Punkten stattfinden.

Einem österreichisch-englischen Detachement war das südliche Castell als Angriffs-object zugewiesen; türkische Truppen hatten beim See-Castell zu landen und dieses zu

nehmen, englische Truppen sollten von Nord her in die Stadt dringen und sich der dort gelegenen Kaserne bemächtigen.

Das vom Eh. Friedrich bestimmte Landungs-Detachement unter Befehl des Linien-schiffsführers Pörtl bestand aus dem Seecadeten Chinca, Schiemann Boncallo und 30 Mann. Dasselbe wurde alsbald zum STROMBOLI geschickt, bei welchem sich die österreichische und die zum Angriff auf das südliche Castell beordnete englische Landungstruppe zu sammeln hatte.

Zugleich mit dem Detachement giengen alle Boote der GUERRIERA zum genannten Dampfer ab, um auch die auf demselben befindlichen englischen Truppen aufzunehmen, da die meisten Boote der übrigen englischen Schiffe zur Überführung der türkischen Truppen gegen das See-Castell und der englischen Truppen gegen die Nordseite der Stadt benötigt wurden.

Nach Rückkehr des Parlamentärs mit der Antwort des Gouverneurs eröffneten die Alliierten gegen Mittag das Feuer, welches anfangs lebhaft erwidert wurde.

Gegen 1<sup>1</sup>/<sub>4</sub> p. m. wurde das Feuer eingestellt und zur Ausführung der Landung geschritten. Türkische Truppen unter dem englischen Capitän Austin landeten beim See-Castell und besetzten dasselbe. Eine englische Truppe, welche Napier persönlich führte, landete im Norden der Stadt; das österreichisch-englische Detachement betrat im Süden derselben festen Boden.

Noch während des Feuers der Schiffe war Capitän Mansell, Commandant des *Wasp*, an Bord der *GUERRIERA* gekommen, um Eh. Friedrich in Kenntniss zu setzen, dass er mit der Leitung des Angriffs auf das Süd-Castell beauftragt sei. Er habe zu diesem Zwecke die beim *STROMBOLI* vereinigten englischen und österreichischen Boote in zwei Colonnen getheilt: die erste Colonne, bei der sich die Ausschiffungsmannschaft der *GUERRIERA* befinde, führe die österreichische, die zweite die englische Flagge.

Als das Signal zur Ausschiffung erfolgte, stellte die *GUERRIERA* das Feuer ein und alsbald bewegten sich die beiden Bootcolonnen nach dem südlichen Ufer, wo die Truppen,

ungeachtet des heftigen Kleingewehrfeuers der Ägypter, ans Land gesetzt wurden.

Seecadet Chinca eilte mit der österreichischen Flagge, die er aus dem Boote mitgenommen hatte, voran; ihm folgte das Detachement von 30 österreichischen Matrosen, geführt von Linienschiffsfähnrich Pörtl. Rasch wurde die steile Höhe des Ufers erstiegen. Den Österreichern folgten unmittelbar die Engländer.

Da bei dem Eindringen in die Stadt das Kleingewehrfeuer zunahm, und heftiger Widerstand von Seite der Vertheidiger zu erwarten stand, ließ Eh. Friedrich sogleich ein zweites Detachement von 40 Mann unter Linienschiffsfähnrich Dembowsky auf der Fregatte in Bereitschaft setzen, mit welchem er selbst in Begleitung des Obersten von Lebzeltern unverzüglich zu landen gedachte, zu welchem Zwecke er auch das Boot, welches den schwer verwundeten Matrosen Bagotti an Bord brachte, zurückbehielt und noch ein Boot der türkischen Corvette holen ließ. Das Schiffscommando übergab er für die Zeit seiner Abwesenheit dem Corvetten-Capitän Marinovich.

In diesem Augenblicke kam Commander Mansell zur Fregatte. Se. k. Hoheit theilte ihm sein Vorhaben mit. Auf Mansells Bemerkung, dass es noch nicht Zeit sei, mit der Verstärkung, auf welche er sehr rechne, nachzurücken, hielt Eh. Friedrich inne; einige Minuten darauf bestieg er aber mit dem Obersten von Lebzeltern eine Jolle, fuhr ans Land und verfügte sich nach der Stelle, wo die österreichische und die englische Truppe auf der Höhe am Eingange einer Straße Aufstellung genommen hatte.

Hier verlangte Mansell ein zweites Detachement, indem er beifügte, dass er auf diese Verstärkung umsomehr rechne, da er nicht genug Worte finden könne, die Tapferkeit der österreichischen Matrosen zu loben, welche gleich anfangs den Feind mit solcher Entschlossenheit angegriffen hatten.

Eh. Friedrich sandte im Sinne dieses Ansuchens einen Befehl an Bord der GUERRIERA, und unverzüglich wurde das zweite Detachement von Corvetten-Capitän Marinovich ans Land geschickt. Diesem Detachement waren mehrere Raketengeschütze unter Commando

des Marine-Artillerie-Lieutenants Schewczick beigegeben.

Ungeachtet des am Ufer aus einigen Häusern unterhaltenen feindlichen Gewehrfeuers landete das zweite Detachement ohne Zeitverlust. Nachdem dasselbe, vereint mit einer Abtheilung Engländer, in dem großen, stark gebauten Hause des k. k. Vice-Consuls Cattafago am Eingange der Stadt als Reserve und zur Deckung eines allfälligen Rückzuges Stellung genommen hatte, drang Eh. Friedrich an der Spitze des ersten Detachements und einiger Engländer gegen das Berg-Castell vor, welches er, allen voran, erstieg.

Bald darauf traf eine andere Abtheilung Engländer dort ein, die von der Nordseite in die Stadt eingedrungen waren. Die türkischen Truppen rückten von der Seite des Wasser-Castells in die Stadt. Um 6<sup>h</sup> p. m. waren die Alliierten im vollen Besitze der dominierenden Punkte und hiemit auch der Stadt. Die noch in den Häusern befindlichen Araber kamen nach und nach zum Vorschein und ergaben sich, andere wurden in den Straßen angegriffen. Von den 2000 Mann, aus welchen die Be-

satzung der Stadt bestanden haben mochte, wurden 1500 Mann gefangen genommen. Des Feindes Verlust an Todten und Verwundeten kann nach der Anzahl derer zu schließen, welche Eh. Friedrich bei einem Gang durch die Stadt in den Straßen liegend fand, nicht unbedeutend gewesen sein.

Eh. Friedrich ließ die Verwundeten durch den Chefarzt Dr. Minonzio, der ihn freiwillig begleitet hatte und nicht von seiner Seite gewichen war, verbinden und auf die GUERRIERA bringen.

S. k. Hoheit erwähnt auch seiner braven Dienstleute, des Kammerdieners Baracovich und des Lejb-Lakaien Mancini, die es sich erbeten hatten, ihn begleiten zu dürfen und ihm bewaffnet stets zur Seite waren.

Der Verlust auf österreichischer Seite war sehr gering. Matrose 3. Cl. Ciriello fiel gleich beim ersten Eindringen in die Stadt, von vier Kugeln getroffen. Verwundet wurde Matrose Bagotti, welcher noch vor der Ausschiffung im Boote durch die Brust geschossen wurde.

Der Gesamtverlust der Briten betrug 5 Tode, 32 Verwundete. Der Verlust der Türken blieb Sr. k. Hoheit unbekannt; derselbe kann aber nicht sehr beträchtlich gewesen sein.

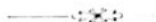
»Ich kann — schreibt der Prinz — »die Bravour, die Kaltblütigkeit des Linienschiffsfähnrichs Pörtl nicht genug loben, welcher ungeachtet der Schwierigkeiten des Terrains das Ufer kühn erstieg, mit seinem Detachement trotz des heftigen Feuerns aus den Häusern in die Stadt eindrang, und so den nachfolgenden Engländern den Weg bahnte, um in den engen finsternen Gassen vorzurücken.«

Bereits auf Seite 9 dieses Bandes wurde erwähnt, dass der jugendliche Erzherzog für die glänzende Waffenthat bei Saïda von Sr. Majestät dem Kaiser mit dem Ritterkreuze des Militär-Maria-Theresien-Ordens ausgezeichnet wurde.

Oberst von Lebzelttern erhielt den Orden der Eisernen Krone 2. Cl., Linienschiffsfähnrich Josef Pörtl denselben Orden 3. Cl.; Seecadet



Dominik Chinca wurde mit der goldenen Tapferkeits-Medaille, Schiemann Boncallo, ferner die Matrosen Baptist Miani und Ludwig Baldo wurden mit der silbernen Tapferkeits-Medaille ausgezeichnet.



1849.

3. August.

## Gefangennahme garibaldinischer Freischaren bei Punta Maestra.

Noch lange Zeit, nachdem die k. k. Armee unter Marschall Radetzky die Streitkräfte des sardinischen Königs Karl Albert bei Novara besiegt, und dessen Nachfolger König Victor Emanuel sich den ihm dictierten Friedens-Bedingungen gefügt hatte, die ganze Lombardei und das Festland Venetiens wieder unterworfen und zur Ruhe gebracht waren, verharrete noch die Stadt Venedig in bewaffnetem Widerstande gegen die k. k. Streitkräfte.

Bei der langwierigen Belagerung dieses durch seine natürliche Lage so schwer zugänglichen Punktes fiel der k. k. Flotte die Auf-

gabe zu, das langgestreckte Küstengebiet von Venedig, weithin nach Norden und Süden, auf das strengste zu blokieren, um jeden Zugang an Streitkräften, Munition, Waffen, Material und Lebensmitteln zu verhindern.

Anfangs August befehligte die Blockade-Abtheilung im äußersten Süden, an den weitverzweigten Mündungen des Po, der k. k. Linienschiffs-Lieutenant Johann Scopinich, Commandant S. M. Brigg ORESTE.

Außer seiner Brigg standen Scopinich noch die Goëlette ELISABETTA, die Peniche SENTINELLA und das Kanonierboot CALIOPE für diesen schwierigen und wichtigen Dienst zur Verfügung.

Am 2. August, 5 Uhr nachmittags, befand sich ORESTE südöstlich der Tolle-Mündung in nächster Nähe der dem Lande vorliegenden Untiefen, als am SSW-Horizonte zahlreiche Segel von nördlich steuernden Fahrzeugen in Sicht kamen. Schiffslieutenant Scopinich hatte vom Vice-Admiral Dahlerup schon am 21. Juli die Nachricht erhalten, dass die garibaldische Freischar im Römischen zersprengt worden sei, und dass es nicht unwahrscheinlich erscheine,

ein Theil dieser Freischar werde den Versuch machen, sich nach Venedig zu werfen. Scopinich zweifelte demnach keinen Augenblick an dem Charakter der in Sicht kommenden Fahrzeuge, und beschloss, ihnen entgegen zu steuern.

Die SSO-Brise nöthigte ihn zum Aufkreuzen; er beorderte die unter Commando des Auxiliar-Schiffsfährnichts Thianic stehende Peniche SENTINELLA, ihm zu folgen, während er die anderen Schiffe mit Signal verständigte, es seien verdächtige Fahrzeuge in der Nähe, weshalb er sie zu verschärfter Aufmerksamkeit anwies. Die Annäherung des ORESTE mit der SENTINELLA wurde aber von den Fahrzeugen, auf die man zusteuerte, bemerkt, bevor man noch vom ORESTE aus deren Schiffskörper über dem Horizonte wahrnehmen konnte; doch war es außer Zweifel, dass diese Fahrzeuge sich näher an den Wind gelegt hatten und mehr ostwärts, also in See hinaus steuerten. Dadurch wurde die Annäherung des ORESTE verzögert, und bei Sonnenuntergang waren noch immer nur die Segel über dem Horizonte sichtbar. Scopinich war ernstlich besorgt, dass es dem Gegner gelingen könnte, sich seewärts haltend,

im Laufe der Nacht außer Sicht des ORESTE vorbeizukommen und zu entschlüpfen. Dennoch hoffte er, die verdächtigen Fahrzeuge würden trachten, in der Dunkelheit die Punta Maestra anzusegeln, um von da an, fortwährend in seichtem Wasser bleibend, gegen Venedig weiter zu steuern. Diese Voraussetzung erwies sich als richtig; als Scopinich um 11 Uhr nachts umlegte und den Bord nach Westen nahm, entdeckte er bald die aus dem Auge verlorenen Fahrzeuge dwars luvwärts des ORESTE, u. zw. mit dem Course gegen Punta Maestra.

Scopinich zählte an 20 Fahrzeuge: über ihre Bemannung und Bewaffnung war er zwar im Ungewissen, aber er beschloss sofort, das Herankommen derselben auf Schussweite abzuwarten, und sie dann unbedenklich anzugreifen.

Im geeignet erscheinenden Momente ließ er das Feuer eröffnen, worauf die gegnerischen Fahrzeuge sich nordwestlich gegen die Sacca Pelazza (zwischen Po di Goro und Po di Tolle) wandten und offenbar trachteten, sich in dieser, nur ganz kleinen Fahrzeugen zugänglichen Einbuchtung in Sicherheit zu bringen. Obwohl

ORESTE und SENTINELLA unter fortwährendem Kanonenfeuer die fliehenden Fahrzeuge hart bedrängten, gelang es diesen doch, die seichten Ufergewässer zu erreichen, wohin man ihnen in der Dunkelheit der Nacht nicht folgen konnte. Scopinich musste sich deshalb darauf beschränken, von 1—4 Uhr nachts vor der Sacca Pelazza auf- und abzukreuzen, von wo die gegnerischen Fahrzeuge ihm nicht mehr entkommen konnten. Als der Morgen anbrach, überzeugte man sich bald, dass die Fahrzeuge mit Truppen beladen waren. Mit der Brigg und selbst der Peniche war ihnen aber nicht beizukommen, und man musste sich demnach entschließen, die eigenen Boote kriegsmäßig zu bemannen und sie gegen die mit aller Anstrengung dem Lande zuarbeitenden Fahrzeuge zu senden. Fregatten-Fähnrich Alexander Eberan v. Eberhorst, mit dem Gigg des ORESTE gegen das nächstliegende Fahrzeug voraussteuernd, commandierte diese Boots-Expedition; die provisorischen Seecadetten Eberle und Lindner befehligten die einzelnen größeren Boote.

Man fand zwar keine oder nur matte Gegenwehr; doch war die Aufgabe immerhin

eine schwierige, die zahlreichen und zerstreuten Fahrzeuge aufzuhalten und zum Gehorsam zu bringen.

Um 11 Uhr vormittags hatte man nach und nach 1 Tartana mit 31 Mann, 6 Bragozzi mit 113 Mann, und drei von ihren Bemannungen verlassene Bragozzi genommen. Man erfuhr von den Gefangenen, dass Garibaldi mit seiner Frau, einem Arzte und einigen Officieren mit dem Bragozzo, auf dem er sich befunden, sich vom Convoi getrennt habe und zwischen Volano und Magnavacca das Land erreicht haben dürfte.

Man sandte nun kleine Detachements an diese Küstenstrecke und fand auch zwei leere Bragozzi hoch am Strande; von den Landbewohnern erfuhr man, dass Garibaldi mit etwa 100 Mann landeinwärts geflohen sei. Sofort vorgenommene Streifungen zur Verfolgung blieben resultatlos, und Scopinich konnte nur die Truppenabtheilungen zu Volano und Commachio von dem Vorgefallenen in Kenntniss setzen, damit sie es übernähmen, weiter nach den Entkommenen zu forschen. Die Zahl der gemachten 144 Gefangenen vermehrte sich noch

um 18 Mann, welche von einem bewaffneten Boote der SENTINELLA im Laufe der Nacht in einem der Canäle der Sacca Pelazza gefunden wurden, wohin sie sich geflüchtet hatten.

An Bord der oben erwähnten Tartana hatte man außer den 31 Garibaldinern noch 7 Mann gefunden, welche dem Szluiner Grenz-Infanterie-Regimente angehörten. Dieses kleine Detachement hatte im Vereine mit zwei päpstlichen Carabinieri die ganze Garnison von Cesenatico gebildet und war von den Freischärlern gefangen genommen worden, als diese am erwähnten Orte anlangten, um von dort aus ihre Überschiffung nach Venedig zu unternehmen.

Diese nun wieder befreiten Gefangenen ließ Scopinich dem k. k. Truppen-Detachement zu Volano übergeben; die 162 Gefangenen, unter welchen ein Engländer namens Forbes den Oberstensrang beanspruchte, wurden am 5. August durch den zu diesem Zwecke zur Schiffsabtheilung der Punta Maestra abgesendeten Dampfer TRIESTE nach Pola gebracht.

In seinem Berichte, welchen Schiffslieutenant Scopinich über die eben erzählte Affaire alsbald erstattete, sind die Leistungen des Fregatten-Fähnrichs Alexander v. Eberan, der



Seecadetten Lindner und Eberle, dann jene des Gesamt-Detail-Officers des ORESTE, Schiffsfährnrichs Hadrian Morelli, in anerkennendster Weise gewürdigt.

Von der Mannschaft wurden in erwähntem Berichte lobend erwähnt: Provisorischer Lotse Guglielmi, der zweite Bootsman Benussi, Matrose 1. Cl. Stefan Ivancich, Matrose 2. Cl. Gritti, Matrose 3. Cl. Nicolaus Parenzan, Vice-Corporal der Marine-Infanterie Anton Tonnet.

Mit dem Benehmen und den Leistungen der Commandanten der Peniche SENTINELLA, Auxiliar-Schiffsfährnrich Thiancich und der Kanoniere CALIOPE, Schiffsfährnrich Cosulich, war Schiffslieutenant Scopinich ebenfalls sehr befriedigt.

Stab und Mannschaft des ORESTE, namentlich aber Schiffslieutenant Scopinich, Fregatten-Fährnrich v. Eberan und die beiden Seecadetten wurden im Escadre-Befehle Dahlerups ausdrücklich belobt und wurde den beiden letzteren, für welche Scopinich die Effectivität beantragt hatte, nebst dieser auch noch in der Folge die silberne Tapferkeitsmedaille 2. Classe zuerkannt.



1858.

23. März.

## Unfall eines Bootes S. M. Fregatte „Novara“.

---

Am 23. März 1858 befand sich S. M. Fregatte NOVARA, auf ihrer berühmten Erdumsegelung begriffen, in Windstille etwa 7 Meilen nordwestlich von der Nordküste der Insel Groß-Nicobar. Commodor v. Wüllerstorff wollte die Gelegenheit benützen, um den naheliegenden Küstenstrich aufnehmen zu lassen. Zur Vornahme dieser Arbeit wurde die große und die kleine Jolle mit Linienschiffs-Fähnrich Battlog und Seecadet Baron Cordon sammt acht Mann vom Schiffe aus entsendet. Die Fregatte hielt sich bei frischer Brise beiläufig in der oben angegebenen Entfernung vom Lande, unter kleinen Segeln kreuzend. Nachmittags um  $1\frac{1}{2}$  Uhr kam die kleine Jolle, mit zwei Mann bemannt, unter

Bord der Fregatte, welche meldeten, dass die große Jolle in der heftigen Brandung gekentert und wahrscheinlich auf den Strand geworfen worden sei. Sofort wurde ein Seitenboot abgesendet, um Boot und Mannschaft wo möglich aufzusuchen und wieder an Bord der Fregatte zu bringen. Einer der mit der kleinen Jolle zurückgekehrten Leute, Matrose 3. Cl. Johann Benvenuto, ein Rovigneser, fuhr mit, um die Stelle anzugeben, wo die große Jolle sich befinden sollte.

Nach etwa dreistündiger Fahrt, welche theils mit Segeln, größtentheils aber rovend zurückgelegt wurde, langte das Boot in der Nähe der von einer heftigen Brandung umtosten Küste an. Das Boot wurde mit zwei Wurfankern knapp außerhalb des Bereiches der äußersten Sturzsee verankert. Die Nacht war finster, nur wenige Sterne blinkten am Firmament; die Brandung leuchtete dagegen hell und weiß, dahinter gewahrte man das mit dichtem Urwald bedeckte Land.

Der das Boot befehligende See-Officier beabsichtigte vor allem, mit Hilfe der mitgenommenen Lothleinen eine Verbindung mit

der Uferstelle herzustellen, an welcher die große Jolle ans Land geworfen worden sein mochte. Hiezu war es nöthig, dass ein guter Schwimmer, welcher das Ende der Lothleine mitzunehmen hatte, sich durch die hohe Brandung ans Land arbeite, was angesichts der tiefen Dunkelheit, der heftigen Brandung und der in den Gewässern des Golfes von Bengalen häufigen Haifische ein sehr gewagtes Unternehmen war.

Auf die Frage des Officiers: »Wer bringt die Leine ans Land?« meldete sich sofort der Matrose Johann Benvenuto. Er entledigte sich der Oberkleider, knüpfte die Leine um seinen Körper und sprang kühn in die See. Eine Zeitlang sah man den kühnen Schwimmer in der schäumenden Brandung stellenweise auftauchen, dann verschwand er den Augen der besorgt ihm Nachblickenden. Bange Minuten verflossen, es schienen Stunden, bis endlich zu aller Freude das verabredete Zeichen, ein dreimaliger Ruck an der Leine, anzeigte, dass der wackere Mann ans Ufer gelangt sei. Nach einiger Zeit kam ein zweites Signal, worauf im Boote ein stärkeres Tau an der Lothleine befestigt, und sodann vom Land aus eingeholt wurde. Es mochten

hieraut etwa zwei Stunden verfloßen sein, als weiter verabredete Signale anzeigten, dass alles zur Bergung der Jolle bereit sei. Die Mannschaft des verankerten Bootes holte das Tau ein, und es gelang, die große Jolle mit Linien-schiffsfähnrich Battlog, Cadet Bn. Cordon und der vollzähligen schiffbrüchigen Mannschaft, welche in vollkommen durchnässtem und erschöpftem Zustande sich befanden, aus der Brandung zu holen.

Nachdem die Schiffbrüchigen gelabt worden waren, nahm das Boot die Jolle in Schlepp und brachte sie gegen 2 Uhr nachts unter Bord der Fregatte.

Durch den Muth und die Unerschrockenheit eines Matrosen war es gelungen, die Expedition aus einer nicht unbedenklichen Lage zu retten.

Johann Benvenuto wurde für seine wackere That zum Matrosen 1. Cl. befördert, und diente später noch längere Jahre als Unterofficier in der k. k. Kriegs-Marine.



1859.

7. Juli.

Abweisung des Angriffes der kais.  
französischen Fregatte „Impétueuse“ auf Zara.

S. M. Dampfer PRINZ EUGEN war seit Kriegsausbruch in Zara stationiert und dem dortigen k. k. Festungs-Commando untergeordnet.

Über Anregung des k. k. Escadre-Commandanten in Dalmatien, Contre-Admirals v. Fautz, unternahm dieser Dampfer zeitweilig Kreuzungen, welche den Zweck hatten, nach Thunlichkeit österreichische, von den Franzosen gekaperte und mit Prisenbemannung nach französischen Häfen instradierte Kauffahrer aus Feindeshänden zu befreien.

Bei einer dieser Kreuzungen begegnete PRINZ EUGEN am 4. Juni seewärts der Spitze Punte - blanche ein französisches Barkschiff.

Linienschiffs-Lieutenant Baron Moll, Commandant des PRINZ EUGEN, ließ dieses Schiff anhalten und untersuchen.

Es stellte sich heraus, dass dasselbe den Namen RAOUL führte, nach Nantes zuständig und auf der Fahrt nach Triest begriffen war. Die Ladung bestand aus Colonialwaren für mehrere Triester Handelshäuser; das Schiff hatte S. Jago auf Cuba am 25. März verlassen. Nachdem es auf der Fahrt bis in die Adria keinen Zwischenhafen berührt hatte, so war auch niemand an Bord in Kenntniss von dem erfolgten Kriegsausbruche.

Trotz dieser Thatsache beschloss der Commandant des PRINZ EUGEN, das Schiff zu kapern und nach Zàra zu bringen; denn es war bekannt, dass die Franzosen gegen die in See begegneten österreichischen Kauffahrer sehr rücksichtslos vorgiengen, dieselben unter allen Umständen kaperten, und nach französischen Häfen zur Aburtheilung durch die dortigen Prisengerichte absendeten. Die Aufbringung des RAOUL sollte also die Gelegenheit bieten, Repressalien zu üben, falls dies in den Absichten der leitenden Kreise gelegen wäre.

Zunächst bestand die Absicht, die gemachte Prise nach Pola zu senden. Am 8. Juni, um 7 $\frac{1}{2}$  Uhr morgens, nahm der Lloydampfer PLUTO den RAOUL in Schlepp und verließ, von S. M. Dampfer PRINZ EUGEN escortiert, den Hafen von Zara. Auf 10 Meilen vor Promontore angelangt, wurde man aber durch das In-sichtkommen starker französischer Kreuzer gezwungen, nach Zara zurückzukehren.

Es wurden nun Einleitungen getroffen, in Zara ein Prisengericht zusammentreten zu lassen; die Ladung des RAOUL, als Eigenthum österreichischer Staatsangehöriger, wurde freigegeben.

PRINZ EUGEN setzte zunächst seine Kreuzungen fort, wurde aber bald großer Reparaturen bedürftig, welche auch die zeitweilige Ausschiffung seiner Geschütze nöthig machten.

Hingegen traf nach der Räumung Anconas durch die k. k. Truppen, S. M. Dampfer CURTATONE unter Commando des k. k. Linienschiffs-Lieutenants Zaccaria, welches Schiff bishin vor Ancona stationiert hatte, im Hafen von Zara ein, und übernahm vorläufig den Dienst des PRINZ EUGEN.



Am 7. Juli, 4 $\frac{1}{2}$  Uhr früh, erschien die französische Fregatte IMPÉTUEUSE vor Zara, warf hinter der Spitze Amica Anker, verließ um 5 $\frac{1}{2}$  Uhr mit aufgehissster Parlamentär-Flagge ihren Ankerplatz wieder, und forderte nun die Herausgabe des gekaperten französischen Kauffahrers RAOUL und des k. k. Kriegsdampfers PRINZ EUGEN, der jenes Fahrzeug genommen.

FML. Baron Nágy beschied den Parlamentär dahin, dass bezüglich des RAOUL das eben zusammengesetzte Prisengericht das Urtheil fällen werde, dass hingegen die Herausgabe des Dampfers PRINZ EUGEN selbstverständlich ganz entschieden verweigert werden müsste. Von diesem Vorfalle wurde sofort auf telegraphischem Wege an die Militär-Central-Kanzlei benachrichtet und die Weisung erbeten, was mit dem RAOUL, dessen Ladung das Gut von österreichischen Staatsangehörigen sei, zu geschehen habe. Das Schiff dürfte keine eigentliche Prise sein. Als Antwort erhielt FML. Baron Nágy den Befehl, die Auslieferung des Kriegsdampfers PRINZ EUGEN auf das energischste zurückzuweisen,

das Handelsschiff *RAOUL* aber freizugeben\*), sich hiebei wegen der bereits ausgefolgten Ladung zu verständigen, als äußerstes Zugeständnis aber eine Geldentschädigung für die Bemannung des Handelsschiffes, deren Höhe jedoch früher besonders zu stipulieren wäre, anzubieten.

Auf die erste Erklärung des Gouverneurs, den k. k. Kriegsdampfer auf keinen Fall auszuliefern, ließ der Commandant der *IMPÉTUEUSE*, welcher gedroht hatte, die ganze französische Flotte vor Zara zu vereinigen, die Fregatte in Val Soline, auf 2000 *m* Entfernung von der Festung, hinter der vorspringenden Spitze Amica, gedeckte Stellung nehmen und das Feuer eröffnen. Dasselbe wurde nicht allein von den Festungswerken, sondern auch von dem im Hafen liegenden k. k. Kriegsdampfer *CURTATONE* so lebhaft erwidert, dass die *IMPÉTUEUSE* um 9 Uhr den Kampf abbrechen und zur Herstellung der erlittenen Havarien in den Hafen

---

\*) Das Prisengericht in Zara hatte sich am 7. Juli, u. zw. noch vor Eingang des oben erwähnten Befehls für die Freigabe des Mercantil-Schiffes *RAOUL* ausgesprochen. Die Forderung des französischen Schiffs-Commandanten war jedoch schon abgewiesen, ehe das diesbezügliche Urtheil bekannt war.

von Lussinpiccolo zur französischen Flotte zurücksteuern musste, wo sie bis 10. Juli verblieb.

Über den Geschützkampf der unter Commando des Linienschiffs-Capitäns Excelmann stehenden französischen Fregatte IMPÉTUEUSE von 56 Kanonen mit der Festung Zara, berichtete der Landes-Artillerie-Director zu Zara Folgendes:

*„Die Fregatte ist eine schwere, und es dürfte die untere Batterie mit 40 kurzen 30 pfundigen, die obere Batterie mit acht langen 30 pfundigen und zwei 54 pfundigen Kanonen, die Back mit zwei gezogenen langen 30 pfundigen Kanonen armiert sein.*

*Das Schiff hat lagenweise gefeuert, zuerst aus den Kanonen der Back, dann durch geringe Umlegung aus den Batterien steuerbord, erneuert aus den Kanonen backbord, sodann aus den Batterien steuerbord, wieder aus den Kanonen backbord und zuletzt abermals aus den Batterien backbord.*

*Die Fregatte hatte nach den gemachten Erfahrungen sechs- bis achtmal umgelegt, daher 312—416 Schüsse — aus den Backbord-Ka-*

nonen mit Hohllanggeschossen, aus den Kanonen der Batterien mit Vollkugeln — abgegeben.

Diese Beschiessung hatte folgendes Ergebnis:

Von den Hohllanggeschossen explodierten vier in der Entfernung von 3000 – 4000 m, zum Theile in den Festungswerken: die Mehrzahl der Geschosse erreichte nur den Hafen und fiel ins Meer, ohne zu explodieren.

Von den 30pfündigen Vollkugeln trafen fünf in einer Entfernung zwischen 2500 und 3000 m, die meisten aber fielen 150 – 300 m vor der Festung in die See. Überhaupt war der Schaden, welchen das Feuer in und ausser der Festung verursacht hatte, ein höchst geringfügiger.

Hinsichtlich der Leistung der Vertheidigung ist zu bemerken, dass der Angriff der Fregatte von der Festung aus sechs der 18pfündigen Vertheidigungs-Kanonen, die gegen Val Soline gerichtet werden konnten, mit Gluhkugeln bei langsamer Abgabe des Feuers erwidert wurde, und es gaben dieselben im ganzen 95 Schusse ab.

*Die Fregatte wurde achtmal getroffen, mit einer Kugel im Bug, mit fünf Kugeln im Rumpfe; eine Kugel hat den Rauchfang unten in der Nähe der Maschine und eine Kugel den Besahnmast beschädigt.*

*Das Schiff wurde mit dem Fernrohr beobachtet und deutlich wahrgenommen, dass es dreimal zu brennen anfieng.*

Nach der Abfahrt der Fregatte IMPÉTUEUSE traf ein Telegramm von Verona in Zara ein, welches den Abschluss eines Waffenstillstandes mittheilte.

Sämmtliche Angehörige der k. k. Kriegsmarine, welche an der Abweisung des Angriffes auf Zara theilgehabt hatten, ernteten für ihre Thätigkeit verdientes Lob. Linienschiffs-Lieutenant Zaccaria, Commandant des CURTATONE, erhielt in der Folge das Militär-Verdienstkreuz. Über Linienschiffs-Lieutenant Baron Moll, Commandant des PRINZ EUGEN (welcher im Jahre 1866 als Linienschiffs-Capitän und Commandant S. M. Panzerschiffes DRACHE den Heldentod finden sollte), berichtete nach Beendigung des Feldzuges der k. k. Militär-Gouverneur von Dalmatien, FML. Baron Nagy:

*„Linienfahrts-Lieutenant Baron Moll hatte viel Gelegenheit, seine Tüchtigkeit als ein gebildeter See-Officier, wie nicht minder als entschlossener Soldat darzulegen.*

*Für ihn bestand fast zu keinem Moment eine Unsicherheit des Meeres, selbst dann noch nicht, als die französischen Kriegsschiffe die ganze dalmatinische Küste unausgesetzt bewachten.*

*Seine Schiffscourse giengen ungestört, wohin immer sie nothwendig wurden, so bis Cattaro und zurück, nach Lissa und noch anderen, näheren, aber ebenso gefährlichen Zielen.“*



1860.

7. und 8. Jänner.

## S. M. Corvette „Dandolo“ in einem schweren Oststurm an der Küste von Marokko.

Am 7. Jänner 1860 lag S. M. Corvette DANDOLO unter Commando des k. k. Fregatten-Capitäns Richard Barry auf der Außenrhede von Malaga vor Anker, welche gegen Ostwinde nicht geschützt ist. In den Nachmittagsstunden dieses Tages setzten solche in ungewöhnlicher Stärke ein, so dass ein weiteres Verbleiben auf dem Ankerplatze unthunlich erschien. Der Commandant beschloss daher, um 5 Uhr nachmittags unter Segel zu setzen und nach Gibraltar zu segeln. Die Hoffnung, die Meerenge und den sicheren Ankerplatz schon in den Morgenstunden erreichen zu können, wich, als bei dem um 11 Uhr nachts mit Sturmesstärke wehenden

Ostwinde die Segel gekürzt werden mussten. Die See gieng ungewöhnlich hoch und war durch die Wirkung der in den letzten Tagen vorherrschenden, frischen Westwinde stark gekreuzt. Um 1 Uhr nach Mitternacht hatte der Wind orkanartige Stärke angenommen; die See warf spitze, sich nach allen Richtungen überstürzende Wasserberge auf, die die Corvette wie einen Ballen bald auf die höchste Höhe hoben, bald sie in ein tiefes Wasserthal hinabstießen; das Schiff bebte in allen Fugen, sein Deck wurde von den herniederprasselnden Wassermassen überflutet. Fregatten-Capitän Barry, ein vorzüglicher, sehr erfahrener Seemann, schreibt in seinem über die geschilderten Ereignisse verfassten Berichte, dass er eine solche Fahrt noch nicht erlebt habe. Es schien unerklärlich, dass sich im Mittelmeerbecken Wellen von solcher Höhe entwickeln konnten, wie sie vielleicht nur ein Tornado in West-Indien oder ein Taifun in den chinesischen Gewässern erzeugt. Das Wasser drang überall in das Schiff ein. In der Batterie stand es fußhoch und konnte durch die Speigatten nicht genügend ab-rinnen, ergoss sich von hier in die Maschine



und in die unteren Räume; es mussten zeitweise Stückpforten der Batteriegeschütze geöffnet werden, um einen Abfluss zu ermöglichen, doch konnte dies nur mit größter Vorsicht und für wenige Secunden geschehen. Als die Maschine zum Gebrauche bereitgestellt werden sollte, zeigte es sich, dass die Kohle ganz durchnässt, nicht zum Brennen zu bringen war; es waren ganze Gießbäche in die Kohlendepots gedrungen, und hatten die Vorräthe überschwemmt. Backtische und Bänke, Riemen und alles zur Hand liegende Holzwerk wurde nun zerschlagen und zum Heizen verwendet.

Das Schiff machte gewaltige Gierschläge und gehorchte nicht mehr dem Steuer, trieb nahezu willenlos vor dem orkanartig heulenden Winde und der wildtosenden See gegen die Meerenge zu. Die Logrechnung ergab um 3 Uhr morgens, dass die Corvette nur mehr 8 Seemeilen vom Leuchtfeuer von Ceuta entfernt sein könne, ohne dass dieses, welches eine Sichtweite von 25 Meilen hatte, gesehen werden konnte. Die vom grellen Mondlicht gelblich fahl durchschienene Dunstatmosphäre, die hohe Sprühsee, die vehementen Schiffsbewegungen,

alles vereinigte sich, um den Auslug zu erschweren und das sehnlichst erwartete Leuchtfeuer nicht entdecken zu können.

Die Situation erschien ungemein kritisch, weshalb der Commandant alle See-Officiere zu einer Berathung berief, ihnen die Lage auseinandersetzte und die Ansicht jedes einzelnen hören wollte. Die einstimmige Meinung war, dass das Schiff seinen bisherigen Cours nicht weiter fortsetzen dürfe, und so lange beigedreht liegen müsse, bis das Leuchtfeuer von Ceuta oder jenes der Spitze Europa auf Gibraltar in Sicht komme. Das Anluven gelang, doch konnte das dichtgereffte Vormarssegel nur mit unsäglicher Schwierigkeit und unter Lebensgefahr für die aufgeenterte Raabemannung geschlossen werden. Die Corvette lag mit Backbordhalsen unter dichtgerefftem Vorgaffelsegel und Vorstagsegel im Course SzO, hatte aber noch immer bedeutende Fahrt und eine Abtrift von fünf Strichen, sie musste daher in kürzester Zeit (weniger als einer Stunde) auf die marokkanische Küste gerathen.

Die Bewegungen des Schiffes waren nach dem Anluven immer heftiger geworden; die

Corvette krängte auf der Steuerbordseite über und schien sich nicht mehr aufrichten zu wollen. Das auf den Achterkrahnen steuerbord gehisste Seitenboot wurde weggerissen, die außenbords in starken eisernen Gabeln ruhenden Reserverundhölzer wurden von der See gebrochen und weggeschwemmt; sie gesellten sich zu einer vorbeitreibenden, mit allerhand Segeln und Tauwerk versehenen Maststenge, welche von einem in dieser Nacht verunglückten Schiffe herrühren musste. In den Kesseln begann das Wasser zu rinnen und die mühsam erhaltenen Feuer zu löschen, da die überaus heftigen Bewegungen des Schiffes die Kesselverbindungen geschwächt hatten. Beim Hissen des Teleskop-Kamines wollte es kaum gelingen, die Luvstage festzuhalten; die Gewalt des Windes war so stark, dass sie den langsam in die Höhe steigenden Schlott auf die Lee-seite neigte. Als endlich die beiden Buganker, trotz der das Vorcastell überflutenden Sturzseen, zum sofortigen Ankern bereitgestellt wurden, als man Äxte und Beile hervorholte, um im letzten Momente noch die Masten kappen zu können, war es allen auf dem Schiffe klar,

dass in den nächsten Momenten das Scheitern bevorstehe, denn dieser Wucht des herabrausenden Orkanes und dieser gewaltigen See hätte die Corvette vor Anker nicht widerstehen können. Die Lage war eine verzweifelte; wurde das Schiff an das Land und in die Riffe der zerklüfteten marokkanischen Küste geworfen, so war das Leben, wenn auch in der Seenoth gerettet, so doch den wilden Kabylenstämmen verfallen, die es in dem herrschenden Kriege gegen Spanien wohl schwerlich geschont hätten. Seit Stunden befanden sich alle Officiere, die ganze Bemannung, bis auf die Maschinenmannschaft auf Deck, gänzlich durchnässt, frierend, aufmerksam auf die Befehle des mit dem Wachofficier auf der Commandobrücke festgesornten Commandanten, stumm das herannahende Verhängnis erwartend.

Allen schien das Schiff verloren, doch die stramme Disciplin bewirkte, dass nach keiner Richtung hin ein Symptom von Kleinmuth bemerkbar wurde.

Das Sturmgeheul übertönend, rief der Commandant eine hohe Prämie für denjenigen aus, der zuerst das sehnüchtig erwartete Leuchtfeuer

sehen würde. Vergebens richteten sich Hunderte von Augen nach der vermeintlichen Richtung, bange Minuten verstrichen, schon waren durch den Wasserdunst und durch das wolkenbedeckte Mondlicht hindurch verschleierte Contouren der marokkanischen Berge rechts, links und vorne sichtbar, als plötzlich von den Leefockwanten der Ruf „*Leuchtf Feuer steuerbord*“ ertönte. Marsgast Giraldi war es, dessen scharfe Augen das rettende Licht zuerst erblickten. Aller Augen richteten sich nun dahin, und nach wenigen Minuten war es constatiert, dass das nach jeder Minute aufblitzende Feuer jenes von Ceuta sei; es wurde in der Richtung WSW, kaum 3 Meilen entfernt vom Schiffe gepeilt und war damit die äußerst gefährliche Lage, in welcher sich das Schiff in diesem Momente befand, bestätigt.

Keinen Augenblick durfte gezögert werden, die Corvette auf die anderen Halsen zu bringen, doch nur schwer und langsam wollte dies gelingen; das Schiff gehorchte nicht dem Steuer, wollte nicht abfallen, der geringe Dampfdruck, der bei den rinnenden Kesseln und dem durchnässten Heizmaterial erzeugt werden konnte,

wollte nicht genügen, die Maschine in Bewegung zu setzen. Wieder verstrichen bange Minuten der gespanntesten Erwartung, bis endlich der Propeller sich zu drehen begann, bald in dem von der See hoch emporgehobenen Achterschiff mit rasender Schnelligkeit in der Luft wirbelnd, bald im Wasser mit heftigen Stößen seine langsame Drehung nur schwer und ruckweise ausführend. Mühsam enterte die Mannschaft in die Fockluvwanten auf und konnte sich daselbst nur mit äußerster Kraftanstrengung festhalten, jeden Augenblick bedroht, von dem mit Orkangewalt wehenden Sturme hinweggeblasen zu werden; am Achterdecke standen die Zimmerleute und die besten Unterofficiere mit den Äxten in der Hand bereit, als letztes Hilfsmittel den Kreuzmast zu kappen, wenn das Schiff in den nächsten Augenblicken nicht zum Abfallen gebracht werden konnte. Da endlich machte der Propeller einige raschere Drehungen, 16 kräftige Fäuste rissen das Steuer an Bord und langsam, Strich für Strich, kehrte das Schiff den Bug immer mehr und mehr dem in unheimlicher Nähe aufblitzenden Leuchtfener von Ceuta zu. Als endlich die Corvette

im Course NW anliegen konnte und in nächster Nähe die gefährliche Spitze doublierte, athmete alles erleichtert auf — die äußerste Gefahr, die des Scheiterns, war vorüber!

In der Meerenge hielt der ungemein hohe Seegang an; bei dem schlecht steuernden Schiffe gelang es nicht, gegen die Bai von Gibraltar anzuluvén. Vor dem Winde laufend, musste in den Ocean gesteuert und hinter dem gegen Ostwind Schutz bietenden Cap Spartel ruhigeres Wasser gesucht werden.

Unter kurzen Segeln lag die Corvette in dem Seeraume zwischen Cap Spartel und El-Araisch im Verein mit 40 anderen Schiffen bis zum 9. Jänner bei. Erst nachdem der Wind sich nach SO gedreht und in seiner Stärke nachgelassen hatte, konnte wieder in die Meerenge eingefahren und um 5 Uhr nachmittags in Gibraltar geankert werden. Hier lag die ganze englische und französische Flotte mit in Hohl gestrichener Takelage und dampfbereiten Maschinen; man sah es den meisten Schiffen an, dass auch sie während der schweren Sturm-tage viele Havarien erlitten hatten. Als der commandierende englische Admiral erfuhr, in

welcher Situation sich die österreichische Corvette in der Sturmnacht vom 7. auf den 8. Jänner befunden hatte und wie sie der Gefahr des Strandens so glücklich entronnen war, beglückwünschte er ihren Commandanten Fregatten-Capitän Barry herzlichst.

Die Anzahl der Schiffsunfälle, welche sich während der Zeit dieses phänomenalen Wetterausbruches im westlichen Theile des Mittelmeeres ereignet hatten, konnte nicht mit Sicherheit angegeben werden, von der Corvette aus war das Wrack eines bei Algesiras gestrandeten spanischen Kriegsdampfers sichtbar; auf den Sanddünen des neutralen Grundes von Gibraltar lag auf der Mittelmeerseite das Wrack eines französischen Messagerie-Dampfers und eines holländischen Segelschoners; Schiffstrümmer an dem Felsen von Gibraltar bezeugten, dass auch hier Schiffbrüche stattgefunden haben mussten.

In seinem Berichte hob Fregatten-Capitän Barry, über das Benehmen der Schiffsbemannung während der Sturmnacht relationierend, lobend den Gesamtdetail-Officier Linienschiffs-Lieutenant Kronnowetter (gestorben 1890 als



Contre-Admiral i. R.) und den Fregatten-Fähnrich Richard Pogatschnigg (gestorben 1895 als Contre-Admiral i. R.), sowie die Maschinenmeister Albert Hacker und Johann Spetzler hervor. Ferners wurde das aufopfernde und muthige Benehmen der nachstehenden Mannschaftsangehörigen hervorgehoben und dieselben zur Beförderung beantragt, u. zw.:

Bootsmann 3. Cl. Hieronimus Penso;

Quartiermeister Markus Millich;

Marsgast Anton Ferro;

Matrose 1. Cl. Anton Benussi;

„ „ Andreas Franceschi;

„ „ Bernhard Livnello;

„ „ Michael Lovrich;

„ „ Karl Zar

„ „ Hieronimus Martinolich;

Matrose 2. Cl. Anton Bussanich;

„ „ Bartholomäus Ruggier;

„ „ Karl Bevilacqua.

Die Aufführung der Marine-Infanterie (damals meist polnischer und ruthenischer Abstammung) und der Marine-Artillerie-Mannschaft wurde ebenfalls im Berichte des Schiffcommandanten lobend erwähnt, insbesondere

aber die eifrige Pflichterfüllung der gesamten Maschinen-Mannschaft hervorgehoben.

Das zu jener Zeit bestandene Marine-Ober-Commando genehmigte mit Admirals-Befehl die beantragten Beförderungen und sprach sich in einem an das Schiffs-Commando gerichteten Erlasse dahin aus, es habe auf Grund der eingesendeten Berichte die Überzeugung gewonnen, dass sich das dem Fregatten-Capitän Richard Barry anvertraute Commando S. M. Corvette DANDOLO in guten Händen befinde.



1864.

9. Mai.

## Das Seegefecht bei Helgoland.

(Auszug aus einem Briefe des k. k. Linienschiffs-Lieutenants Edmund Ritter von Henneberg vom Schiffsstabe S. M. Fregatte RADEZKY, dto. 12. Mai 1864.)

.... Am 4. April stießen wir in Lissabon zum Flaggenschiffe, S. M. Fregatte SCHWARZENBERG; die Eile des Linienschiffs-Capitäns Tegetthoff, vorwärts zu kommen, lässt sich kaum beschreiben.

Bei unserer Ankunft fanden wir schon alles für uns Nöthige vorbereitet; kaum war der Anker im Grunde, lagen schon Kohlen- und Wasserschiffe langseits und es wurde uns der gemessenste Befehl ertheilt, mit Anstrengung aller Kräfte die Vorräthe zu completieren. Kaum war dies geschehen, so gieng es weiter nach Brest. Nicht wenig verdross es uns damals, von Lissabon gar nichts gesehen zu haben,

umsomehr danken wir dies jetzt dem Commandanten.

Vom schlechten Wetter zurückgehalten und zweimal gezwungen, von der Passage des Golfes von Biscaya abzustehen, gelangten wir erst am 14. April nach Brest.

Nach Completierung unserer Kohlenvorräthe verließen wir diesen Hafen am 23. April, nachdem Tegetthoff die angesuchte Erlaubnis, die Vereinigung mit den in Texel liegenden preußischen Fahrzeugen zu versuchen, erhalten hatte.

Von Brest aus fieng eigentlich unsere Kriegsbereitschaft an; seit jener Zeit hatte keiner von uns, außer im Hafen, ausgezogen geschlafen, die Leute mussten auf ihren Gefechtsposten neben den Kanonen liegen. Wir kamen jedoch, ohne Dänen gesehen zu haben, am 25. April in Deal an. Vergebens versuchte hier Tegetthoff Nachrichten über den Feind zu erhalten.

Da auch über das Linienschiff KAISER und die Panzerfregatte DON JUAN D'AUSTRIA nichts zu erfahren war und Tegetthoff auf seine Anfragen von Wien zur Antwort erhielt, es wäre seiner Umsicht überlassen, nach Umständen

zu handeln, fuhren wir nach Texel, trafen dort die preußische Schiffs-Abtheilung — zwei kleine Propeller-Kanonenboote und einen Raddampfer mit im ganzen acht Kanonen — und liefen vereint am 4. Mai in Cuxhaven ein. Dass während der ganzen Reise so fleißig als möglich «gedrillt» wurde, ist begreiflich, doch die meist sehr bewegte See hatte uns nur wenig Gelegenheit dazu gegeben, und im Hafen hatten wir mit der Ergänzung unserer Vorräthe vollauf zu thun. Denke man sich dazu eine Mannschaft, zumeist aus Recruten bestehend, alle erst seit zwei Monaten an Bord, so wird man mir glauben, wenn ich gestehe, dass es mir hin und wieder bange um das Verhalten der Leute in einem Gefechte wurde. Im ganzen konnte man jedoch schon damals bemerken, dass sie außerordentlich willig und aufmerksam waren.

Auf die Nachricht, dass dänische Schiffe bei Helgoland gesehen worden seien, verließen wir am 6. Mai Cuxhaven, bekamen auch bald eine große Fregatte in Sicht, die jedoch, als sie sich von der SCHWARZENBERG eingeholt sah, die englische Flagge hisste.

Nun kehrten wir um und waren in den Morgenstunden des 9. Mai eben im Begriffe, wieder in Cuxhafen einzulaufen, als unser Consul uns mit der Nachricht entgegenkam, drei große dänische Fregatten seien am selben Tage ganz zuverlässig bei Helgoland gesichtet worden.

Augenblicklich steuerten wir unter begeisterten Hurrahrufen in die See hinaus und bekamen auch wirklich die Dänen um 1<sup>h</sup> p. m. in Sicht.

Es waren 3 Schiffe, u. zw. die Fregatten NIELS JUEL (42 Kanonen), JYLLAND (44 Kanonen) und die Corvette HEIMDAL (16 Kanonen), unter Commodor Suensen, welche mit gehissten Bramstengen, geschlossenen Segeln, in Schlachtlinie, und wie sich bei einiger Annäherung erwies, vollkommen gefechtsbereit, beiläufig WSW gegen Helgoland zusteuerten.

Wir steuerten NNW in Schlachtlinie, die SCHWARZENBERG voran, die RADETZKY hinter ihr, die Preußen eine Strecke hinter uns.

Die Bramstengen hatten wir gestrichen, und sobald die Dänen in Sicht kamen, wurden die Schiffe kampfbereit gemacht.

Unser beiderseitiger Cours war derart, dass wir, wenn wir oder die Dänen nicht abhielten, in der Höhe von Helgoland zusammentreffen mussten. Der Wind von NW war sehr flau, die See vollkommen glatt, der Tag wunderschön.

Bei Helgoland lag die englische Fregatte AURORA vor Anker, ruhig der Dinge harrend, die da kommen sollten.

Noch einige aufmunternde Worte an die Mannschaft, die mit lauten, muthigen Hurrahs beantwortet wurden und sich wiederholten, als der Commodor signalisierte:

»*Unsere tapfere Armee hat Siege erfochten, thun wir das Gleiche!*« und gleich darauf: »*Man folge mir im Kielwasser!*«

Um 1<sup>h</sup> 59<sup>m</sup> p. m. fiel die SCHWARZENBERG gegen die Dänen ab, die allsogleich gegen uns wendeten, und gleichzeitig eröffnete die SCHWARZENBERG das Feuer. Dänischerseits antwortete der NIELS JUEL und somit war der Kampf auf 9—10 Kabel Entfernung eröffnet, welche Distanz sich nach und nach bis auf 7 Kabel verringerte. Bis dahin waren wir auch gegenseitig an uns vorbeidefilirt, worauf wir und die

Dänen gleichzeitig wendeten und den Kampf nun auf 2—2½ Kabel Distanz fortsetzten.

Gleich nach dem ersten Schusse der Dänen eröffnete auch die RADETZKY das Feuer, und von nun an schoss jedes Geschütz, sobald es fertig war, vom Anfang bis zur Wendung, jedoch immer mit einer gewissen Ruhe.

In diesem ersten Engagement erhielten wir an zehn Schüsse im Rumpfe, doch wurden nur zwei Mann getroffen, einer davon tödtlich, der andere schwer verwundet.

In der Batterie, die ich commandierte, erhielten wir auf dieser Seite nur vier Schüsse, nach der Wendung jedoch, wo wir uns quer vor die Dänen auf sehr kurze Entfernung legten, wurde das Feuer außerordentlich lebhaft und wahrhaft mörderisch. Die SCHWARZENBERG litt am meisten, da die Dänen einige Zeit das Feuer nur auf sie concentrirten.

Offenbar war der Feind sehr genau über unsere Stärke unterrichtet, weshalb er vereint die SCHWARZENBERG, als das beste und stärkste Schiff, angriff; erst nachher kam die Reihe an uns, die Preußen wurden von ihm gar nicht beachtet. Wahrscheinlich wollten sie mit



uns zuerst fertig werden, worauf die Preußen ohnehin gegen ihre Übermacht hilflos gewesen wären, u. zw. umsomehr, da die dänischen Schiffe sehr gute und schnelle Fahrzeuge waren.

Nun gieng es mit aller Anstrengung fort; so schnell als möglich wurde gefeuert, und die einschlagenden dänischen Kugeln zeigten uns bald, dass auch sie ihre Kräfte nicht mehr sparten.

Lange konnte das Gefecht nach meiner Überzeugung nicht mehr dauern, höchstens noch eine halbe Stunde, und es musste sich entscheiden. Da traf eine Granate den Bauch des Vormarssegels der SCHWARZENBERG und augenblicklich verbreitete sich das Feuer am ganzen Maste.

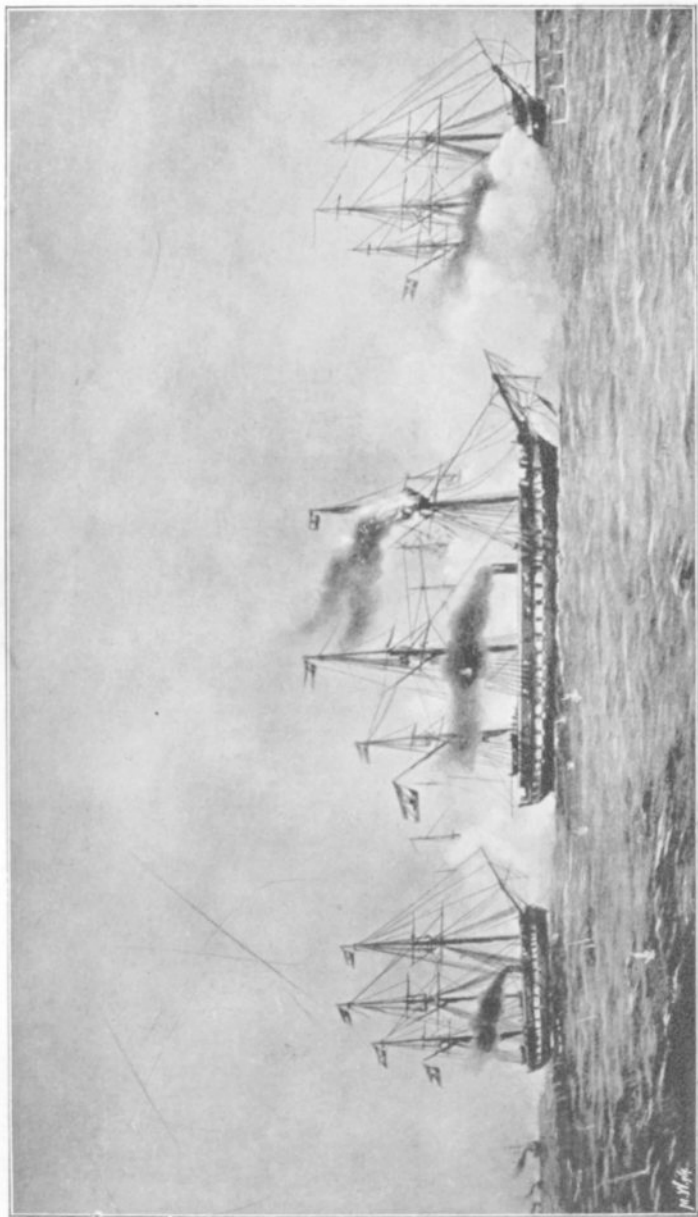
Schon früher hatte die SCHWARZENBERG zwei Brände gelöscht, einen bei der achteren Pulverkammer, verursacht durch eine feindliche Granate, die dort platzte und drei Mann der zum Pulvertransport bestimmten Leute tödtete; den anderen im Segeldepot, welcher ebenfalls durch eine Granate entstanden war. Auch in der Batterie war Feuer ausgebrochen, wurde jedoch augenblicklich gelöscht.

Gegen 100 Mann waren damals schon außer Gefecht gesetzt, die anderen, von der ungeheueren Anstrengung, mit der sie, ohne ihr Geschützfeuer zu vermindern, der früheren Brände Meister geworden waren, ermüdet; und nun entstand noch das Feuer in der Take-lage, welches umso gefahrdrohender wurde, da wir Nord steuerten, daher den Wind beinahe von vorne hatten.

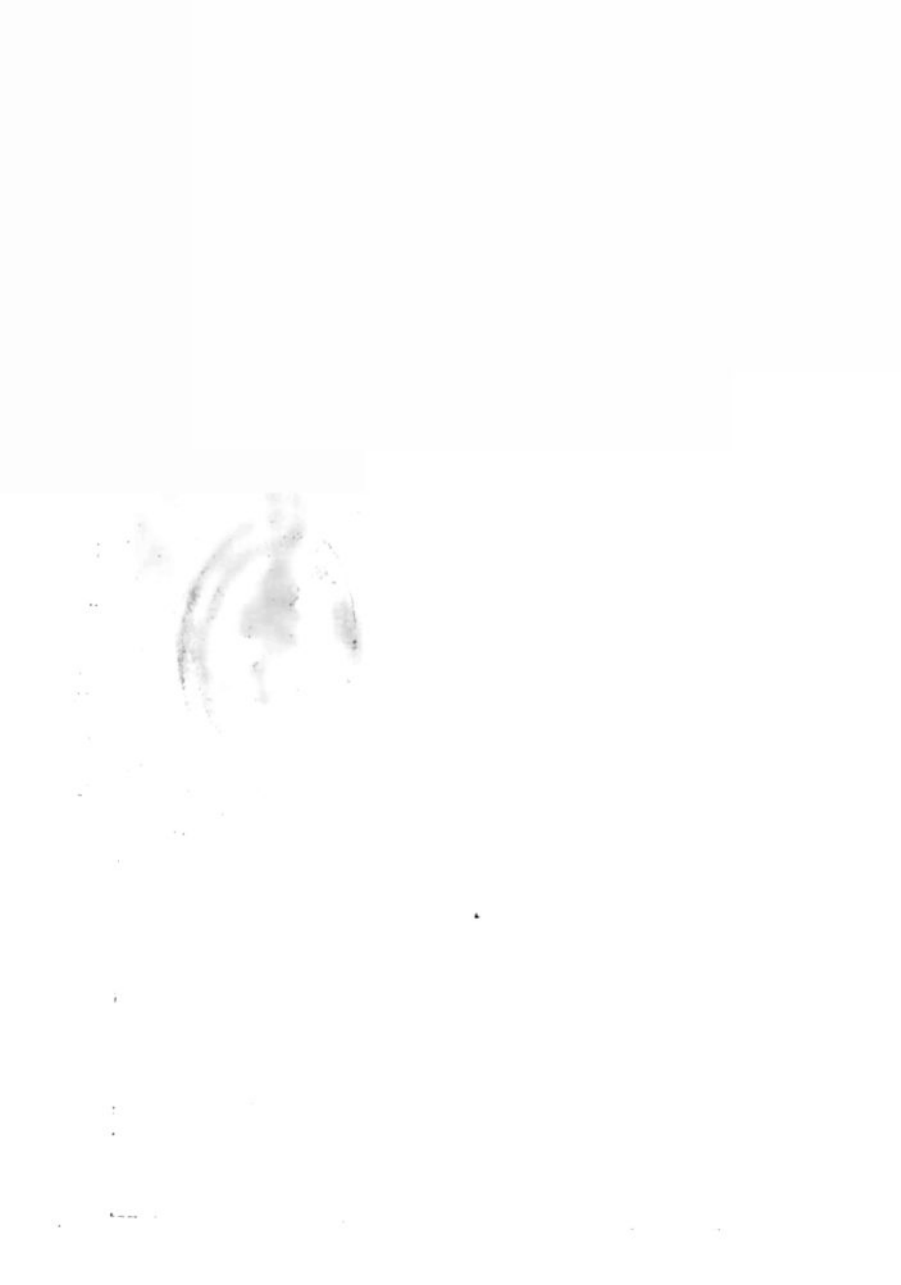
Nachdem die SCHWARZENBERG vergeblich versucht hatte, das Feuer zu bewältigen, nachdem schon die Marsraa und die Stenge auf Deck gefallen, ohne dass ihr Geschützfeuer im geringsten nachließ, entschloss sich Tegetthoff um 3 $\frac{1}{4}$ <sup>h</sup> p. m., der Nothwendigkeit nachzugeben, das Gefecht abubrechen und gegen Helgoland zu steuern, um dort unbehindert des Feuers Herr werden zu können.

Wie ein brüllender Löwe, der seinem Feinde bis zuletzt die Tatze zeigt, zog sich die SCHWARZENBERG, in ihren doppelten Feuer-gürtel gehüllt, prächtig anzusehen, zurück.

Nun hatte die RADEZKY, welche der SCHWARZENBERG folgte, ihr Theil zu erhalten. Die kurze Zeit, in welcher die Dänen beinahe



Das Seegefecht bei Helgoland.



allein auf uns zielten, war unbeschreiblich. Schuss auf Schuss, Kugel auf Kugel krachte in unser Schiff hinein und wurde auch redlichst zurückgegeben.

Wir erhielten dabei 46 Schüsse in den Rumpf, wovon 15 Grundschüsse. In meiner Batterie bekam ich 16 Schüsse, wobei 2 Mann getötet, 7 schwer und an 10 leicht verwundet wurden; letztere blieben jedoch alle bei ihren Geschützen und arbeiteten ruhig fort. Bald erscholl auch bei uns das Signal: »Feuer an Bord«! Eine Granate war im Zwischendeck in die Kanzlei des Rechnungsführers gedrungen, dort explodiert, hatte eine Menge von Papieren und Schriften entzündet und ins Zwischendeck hinaus, ja einige sogar in den Vorraum des Granatendepots, welches voll Granaten stand, geschleudert.

Trotz der Gefährlichkeit der Brandstätte wurde die Ruhe keinen Augenblick gestört, kein Mann entfernte sich von seinem Posten, außer jenen, die dazu bestimmt waren. Das Feuer griff ebenso schnell um sich, wie früher, doch wurde der Brand durch das besonnene und entschlossene Benehmen eines Maschinisten,

eines See-Cadetten und einiger Leute bald gelöscht. Eine andere Granate explodierte vorne auf Deck bei den gezogenen Geschützen, demonstrierte eines davon beinahe gänzlich, und dennoch ließ sich der Vormeister des knapp nebenan liegenden Geschützes nicht einen Moment abhalten, sein Geschütz abzufeuern. Nach und nach entfernten wir uns immer mehr von den Dänen, welche es zweimal versuchten, uns mit ihrer Breitseite zu entfilieren, doch ohne Erfolg, und bald konnte nur mehr das achtere Pivotgeschütz mitspielen. Nun erst war es mir möglich, auf Deck zu gehen und frische Luft zu schöpfen.

Auch hier sah die RADITZKY nicht besser als unten aus, im Gegentheile schlechter, da die Dänen uns in der Regel überschossen: daher auch unsere verhältnismäßig geringen Verluste an Mannschaft der SCHWARZENBERG gegenüber.

Auf Fock- und Großmast war eine einzige Wante unversehrt, die genannten Masten waren selbst angeschossen, der Besahnbaum durch eine Kugel mitten entzwei geschossen, mehrere Stage, einige Pardunen durchschossen, ebenso

waren dies alle Verbindungstau und Ketten der Großraa, welche letztere wie durch ein Wunder an einem Toppenant und in der Mitte an der Bramstenge hängen blieb, auf welche gespießt, sie sich stützte. Von den Booten waren zwei unbrauchbar geworden.

An vielen Stellen auf Deck sah ich große Blutlachen, besonders vorne, wo 2 Mann und 1 Seecadet von ein und derselben Granate tödtlich verwundet, ein dritter Mann sogleich getödtet wurde. Im ganzen verloren wir 5 Tödtete und hatten 25 Verwundete, leichte Schrammen und Contusionen ungerechnet.

Auf der SCHWARZENBERG waren 36 Mann todt, darunter der Auditor, und gegen 80 Verwundete.

Den unverhältnismäßig größeren Verlust der SCHWARZENBERG erkläre ich mir aus dem Umstande, dass sie den ersten ungeschwächten Gruß der Dänen empfing, ferner daraus, dass ihre Stückpforten um sehr vieles näher aneinander als bei der RADEZKY stehen, endlich dass auf dieser die Kugeln viel weniger splitterten als bei der SCHWARZENBERG, was wahrscheinlich in der Beschaffenheit des Holzes

seine Erklärung finden dürfte. Außerdem hatte die SCHWARZENBERG viel Unglück. Zwei Granaten, die explodierten, rissen gleich 22 Mann nieder.

Die Preußen hatten gar keinen Verlust. keine einzige Kugel traf sie, und soviel zu bemerken war, hatten die Dänen sie gar nicht auf's Korn genommen.

Unser Stab hatte viel Glück. Außer dem Hauptmann-Auditor Kleinert, den eine der ersten Kugeln in der Hüfte und am Rückgrat traf, und der auch sehr bald verschied, dem Seecadetten Turkovits von der SCHWARZENBERG, dem ein Bein amputiert werden musste, und dem Seecadetten Belsky von der RADEZKY, der tags darauf verschied, hatten wir keine anderen Verluste zu beklagen.

Schrammen und Contusionen von herumfliegenden Splittern hatten wohl sehr viele, und auch ich hinke noch immer am linken Fuße infolge eines Holzsplitters, der mich am Schenkel traf. Unser Commandant wurde leicht am Ohr verwundet. Die Dänen schossen viel mit Granaten und Spitzkugeln; ich hatte beinahe meine ganze Granaten-Munition verschossen.



Es wurden im ganzen 500 Schuss an Bord abgegeben, hievon beinahe die Hälfte Granatschüsse. Auf große Distanz war der Schuss der Dänen im allgemeinen unsicher und langsam; in der Nähe jedoch muss man gestehen, dass sie sehr gut gezielt und schnell gefeuert haben; am schlechtesten schoss der HEIMDAL.

Während des ganzen Gefechtes haben sich die Unseren durchgehends sehr gut gehalten, ja es sind zahlreiche Fälle wahrer Todesverachtung zu verzeichnen.

Seecadett Belsky wird tödtlich verwundet von seinem Geschütz weggeschleppt, er rafft sich zusammen und ruft seinen Leuten zu: »*Evviva l' Imperatore, coraggio e difendetevi fino all' ultimo uomo!*« \*) Dies waren beinahe die letzten Worte, die er gesprochen.

Ein Mann in meiner Batterie wird durch einen Holzsplitter im Gesicht und an der Schulter verwundet, und zwar derart, dass man sein rechtes Auge für verloren gibt; er

---

\*) Zu deutsch: *Es lebe der Kaiser! Seid muthig und vertheidigt Euch bis zum letzten Mann!*

fällt nieder und wird ins Banjerdeck getragen, um verbunden zu werden. Kaum 2 Minuten später sah ich ihn ganz blutig noch zu seinem Geschütze wanken; ich frage ihn, was er eigentlich wolle, da ich vermuthete, dass er in diesem Zustande kaum mehr etwas leisten könnte.

»Sior«, antwortete er mir, »*con un ocio no ghe vedo, vol dir che tirero co' st'altro*«\*), und er hielt bis zuletzt auf seinem Posten aus.

Jetzt, wo ich erst gesehen, was man mit unseren Dalmatinern und Venetianern ausrichten kann, behaupte ich, dass unsere Leute keiner Nation der Welt nachstehen.

Was könnte man mit solchen Leuten ausrichten, wenn unsere Marine auf den Krieg besser vorbereitet gewesen wäre! Leider waren unsere Kräfte zersplittert, sonst wäre uns ein glänzender Sieg nicht entgangen.

Um 4<sup>1/2</sup><sup>h</sup> p. m. warfen wir vor Helgoland Anker, die SCHWARZENBERG blieb jedoch in See unter Dampf, um ihren Fockmast zu kappen und das Feuer zu löschen.

\*) Venetianer Dialect, verdeutscht: *Herr! Auf dem einen Auge sehe ich nicht, folglich werde ich mit dem andern schießen.*

Einige unserer Officiere, die mit den noch brauchbaren Booten zu ihr hinfuhren, um zu helfen, haben ein greuliches Bild von der armen Fregatte entworfen. Da die Todten und Verwundeten sich zu schnell folgten, um weggeschafft werden zu können, anderseits auch die Mannschaft mit Feuerlöschen und Geschützbedienen vollauf zu thun hatte, lag jeder dort, wo er gefallen war. Höchstens wurde jener, der bei der Geschützbedienung hinderte, etwas bei Seite geschoben.

Die meisten Verwundungen sind an Bord eines Schiffes schwere, da nur Geschütz-kugeln oder Splitter sie verursachen. An Bord der SCHWARZENBERG aber waren sie besonders schauerlich, da die meisten Kugeln tief getroffen hatten, daher auch eine Menge Arme und Beine in der Batterie umherlagen. Denke man sich dazu das Stöhnen so vieler Schwerverwundeter, das Gleiten über soviel vergossenes Blut, das Stolpern über Leichname und Verwundete, von welch letzteren die Mehrzahl furchtbar verstümmelt waren, über getrennte Glieder und Holzsplitter, dabei das Gepolter der vom brennenden Mast auf Deck niederfallenden

Eisen- und Holztheile, das heisere Geschrei der sich gegenseitig beim Löschen aufmunternden Leute, dazwischen hin und wieder das ernste, entschiedene Commandowort eines Officiers, das Prasseln der Flammen, wie sie gierig am Mast und Tauwerk lecken — das ganze Bild in dichten Rauch gehüllt, durch welchen hin und wieder nur das rothe Licht des Feuers schien — und man wird sich eine schwache Vorstellung machen können, wie die SCHWARZENBERG aussah, als unsere Officiere sie betraten.

Und trotz aller dieser Havarien, sobald der Fockmast gekappt, und das Schiff von dem anhängenden Tauwerke geklart und innenbords etwas Ordnung gemacht war, verließen wir um 9 Uhr abends das sichere Helgoland, um nach Cuxhaven zu steuern, ungewiss, ob wir nicht die Dänen vor demselben treffen würden.

Dass Tegetthoff sehr kühn ist, weiß jeder von uns; dies aber ist das Verwegenste, was er bisher gethan!

Die Dänen scheinen jedoch ihren Theil auch erhalten zu haben, denn sonst hätten sie gewiss im Gefühl ihrer numerischen Überlegenheit sich vor Cuxhaven gelegt, da sie

voraussetzen konnten, dass wir, nachdem ein längeres Verweilen vor Helgoland für Schiffe nicht möglich ist, jedenfalls trachten mussten, diesen Hafen zu erreichen.

Hier am Lande behauptete man, dass NIELS JUEL infolge der erlittenen Beschädigungen gesunken sei, ja Hamburger versicherten mich, dass ein Telegramm dieses Inhaltes an der dortigen Börse angeschlagen sei. Bei der Erbitterung, welche unter der hiesigen Bevölkerung herrscht, muss man sehr vorsichtig sein, wenn sie Nachtheiliges über den Feind sagt. Auf jeden Fall haben die Dänen ihren Theil bekommen und wir — das können wir ehrlich und frei gestehen — redlich unsere Pflicht gethan.

Tegetthoff hat sich wirklich herrlich gehalten und alle unsere kühnsten Hoffnungen erfüllt, und doch war dies schwer, da wir alle sehr viel von ihm erwarteten!

Wohl selten ist dafür ein Admiral so vergöttert worden, wie er. Auf die Nachricht, dass er Contre-Admiral geworden, stürzten die Leute in seine Kajüte, trugen ihn auf Deck und nun musste er ihnen eine Anrede halten, die mit stürmischen Hurrahs begleitet wurde —

und doch lagen 36 Tode und 85 Verwundete in der Batterie.

Die Cuxhavener Bevölkerung entwickelte eine wahre Begeisterung für uns, die sich besonders rührend entfaltete, als wir unsere 41 Toten begruben, deren Leichenbegängnis sich imposant gestaltete.

Bei dem gestrigen Diner, zu welchem der Contre-Admiral alle die Schiffs-Commandanten, alle Officiere und mehrere Seecadetten geladen hatte, wurde unter anderen der folgende charakteristische Toast ausgebracht: »Es lebe unser Contre-Admiral, hoch lebe der 2-Kabel-Mann! Ein Hoch auf das nächste Gefecht, und zwar auf 1 Kabel!«

Zahllose Telegramme, Glückwünsche an Tegetthoff und die Escadre bringend, sind bis jetzt eingelaufen; am meisten rührten uns die Glückwünsche unserer Kameraden.

Bei näherer Besichtigung der erlittenen Schäden, die wir, so gut es geht, reparieren, hat sich gezeigt, dass wir nicht 46 Schuss, wie früher angegeben, sondern 51 auf Backbord bekommen haben. Unsere Groß- und Kreuz-

stenge ist ebenfalls getroffen, erstere müssen wir infolgedessen wechseln.

Der Rauchfang hat 3 Löcher aufzuweisen; in meiner Batterie wurde ein Rappert zertrümmert, ein Brockh und 2 Seitentaljen durchschossen.

Von unseren Verwundeten ist einer gestorben, von jenen der SCHWARZENBERG 3.

Dänische Kugeln haben wir einige noch im Rumpfe stecken; 3, die in die Batterie fielen, haben wir ihnen zurückgeschossen, da ihr Caliber dem unseren gleich ist.

Das Resultat des Gefechtes, richtig definiert, ist folgendes:

»Von unserer Seite abgebrochen, wobei die Dänen gar nicht versuchten, von neuem es aufzunehmen oder uns zu folgen, wie es ihnen unzweifelhaft möglich, ja sogar leicht gewesen wäre, wenn sie dies gewollt hätten.«



**1869.**

20. Februar.

## Treue Kameradschaft.

Am 20. Februar 1869 befand sich S. M. Fregatte RADETSKY auf Kreuzung im Canal von Lissa. Es war Samstag gegen 10<sup>h</sup> vormittags, die wöchentliche »allgemeine Schiffsreinigung« eben beendet und die Mannschaften damit beschäftigt, auf ihrem Gefechtsposten die sogenannte »Metallreinigung«, das Blankputzen der Geschütze, Waffen und sonstigen Metalltheile vorzunehmen. Das Wetter war heiter, es wehte eine leichte Brise und das Schiff fuhr unter allen Segeln. Der Commandant, Linienschiffs-Capitän Ritter v. Daufalik, stand mit dem Wachofficier, Linienschiffs-Lieutenant v. Jäger, auf der Commandobrücke, der Gesamt-Detailofficier hielt in der Batterie den täglichen Rapport ab, der Schiffsarzt besuchte



seine Kranken im Bordspital, kurz, jedermann kam seinen Obliegenheiten — wie sie der strenge Kriegsschiffsdienst mit sich bringt — nach und niemand ahnte, dass er binnen kurzem vor den Pforten der Ewigkeit stehen würde.

Auf einmal ertönt ein fürchterlicher Knall, eine Rauchsäule dringt aus dem Innern des Schiffes hervor und der Achtertheil des Schiffes beginnt zu sinken, zuerst langsam, dann immer mehr und mehr, während der Vordertheil sich hebt und das Bugspriet schon fast senkrecht steht. Binnen einer Minute ist die RADETSKY in der Tiefe verschwunden. Schiffstrümmer aller Art, Leichen und schwimmende Menschen, von denen viele mit dem Tode ringen, bezeichnen die Stelle, wo vor kurzem noch das stolze Kriegsschiff sich in aller Sicherheit wiegte. Dieser plötzlichen Explosion, deren Ursache bis zum heutigen Tage nicht mit Sicherheit festgestellt worden ist, fielen 22 Personen des Schiffs-Stabes und 323 Mann der Bemannung zum Opfer; nur ein Officier, Linienschiffs-Fähnrich Carl Barth, und 22 Matrosen wurden gerettet.

Die mit den Wellen Kämpfenden trachteten zuerst, herumschwimmende Schiffstrümmer und Holzstücke zu erreichen, sich an diesen festzuhalten und sich gegenseitig zur Ausdauer zu ermuntern, auch wurde ein Versuch gemacht, ein Floß zu construieren; doch die meisten verließ nach einigen Stunden, erstarrt durch die Kälte, die Kraft, und so verschwanden nach und nach viele in den Wellen. Jeder kämpfte nun für sein eigenes Leben und trachtete, solange es noch die schon sinkenden Kräfte zuließen, sich an dem Holzstücke festzuhalten, an dem er gerade hieng. Aber trotzdem gab es auch in diesen bangen Stunden bis zur Rettung der Wenigen noch Züge von wahrer Hochherzigkeit und gegenseitiger Aufopferung. Das rührendste Beispiel einer treuen Kameradschaft dürfte wohl das nachstehende sein, das der Vergessenheit entrissen zu werden verdient.

Die Matrosen Johann Zaar und Franz Jussich, welche sich zur Zeit der Explosion eben am Vordeck befanden, waren durch dieselbe in die See geschleudert und dabei verwundet worden. Sie behielten aber noch

Kraft und Besinnung genug, um schwimmend gegen die Wellen anzukämpfen. Bald hatten sie das Glück, ein Boot, das mit dem Kiel nach oben in ihrer Nähe trieb, zu erreichen und sich an den beiden Enden desselben anklammern zu können. Da gewahrten sie in geringer Entfernung ihren Kameraden Sumich, der, des Schwimmens unkundig, ein Opfer der Wellen zu werden drohte und um Hilfe rief. Sofort ließen die beiden das Boot los, schwammen auf ihren Kameraden zu, erfassten ihn und schleppten ihn so lange, bis sie das von der See umhergetriebene Boot wieder erlangten, auf welches sie nun mit Aufbietung aller ihrer Kräfte den halb bewusstlosen Kameraden hoben, während sie selbst sich wieder wie früher an dasselbe klammerten. Da jedoch die See ziemlich hoch gieng und die Wellen häufig über das Boot hinwegschlugen, so vermochte dieses dem Geretteten in seinem Zustande keinen dauernden Schutz zu gewähren. Zu schwach, um sich aufrecht zu erhalten und den Sturzwellen zu begegnen, wurde er von ihnen — halb erstickt — wieder weggespült.

Obwohl die beiden Matrosen erkannten, dass es mit ihrem Kameraden zu Ende gehe, ließen sie ihn dennoch nicht im Stich, sondern bemühten sich, mit Hintansetzung aller Rücksicht für die eigene Rettung, denselben nochmals den Wellen zu entreißen. Sie fischten ein Stück Tau, welches in der Nähe schwamm, und banden damit den schon leblosen Sumich auf die Bodenfläche des Bootes, immer in der Hoffnung, dass doch vielleicht die ersehnte Rettung bald nahen könne. So trieben sie vier Stunden umher, bis sie, selbst dem Tode nahe, endlich von einem Fahrzeug aufgenommen wurden und mit ihnen — der Leichnam ihres Kameraden.



**1872.**

3. September.

**Brand an Bord S. M. Schiffes „Lissa“.**

S. M. Casematt-Schiff LISSA stand im Jahre 1872 als Flaggenschiff des Escadre-Commandanten, Contre-Admirals Alois Ritter von Pokorny, im Dienst, und befand sich im Herbst j. J. im Vereine mit S. M. Fregatte NOVARA, Corvette ZRINYI und den Kanonenbooten HUM und VELEBICH auf Kreuzung in der südlichen Adria.

Während eines Aufenthaltes auf der Rhede von Corfu brach in der Nacht vom 3. zum 4. September auf S. M. Schiff LISSA ein größerer Brand aus, welcher jedoch Dank der Wachsamkeit und Herzhaftigkeit der Bemannung rechtzeitig bemerkt und localisiert werden konnte, und demnach, ungeachtet der schwer

zugänglichen Lage des Brandherdes, von keinerlei verhängnisvollen Folgen begleitet war.

An jenem Abende hatte die vom Gesamt-  
Detail-Officier, Corvetten-Capitän Anton Kluger  
von Teschenberg, um 9 Uhr abgehaltene  
General-Runde, sowie die reglementmäßige  
Feuer-Runde um 10 Uhr p. m. keinerlei ver-  
dächtige Wahrnehmung ergeben, und selbst  
als um 11<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Uhr nachts der im Wachdienste  
stehende Seecadet Emil Kühne sich ins Banjer-  
deck begab, um seinen Ablöser zu wecken,  
bemerkte er auf seinem Wege nichts Un-  
gewöhnliches.

Als Seecadet Kühne nach erhaltener Ab-  
lösung sich um Mitternacht unter Deck begab,  
eilte der Posten der achteren Pulverkammer,  
Vormeister 2. Classe Novakovich herbei und  
meldete dem eben auf einer Runde im  
Banjerdeck begriffenen Seecadetten Hermann  
Schreiber, dass Rauch aus dem Salzfleisch-  
depot, welches dicht neben der Munitions-  
kammer lag, hervordringe.

Die genannten Seecadetten eilten sofort  
zur Luke der Proviantkammer, öffneten deren  
Grating und weckten den daselbst schlafenden

Proviantmeister. Hiebei bemerkten sie gleichfalls aufqualmenden dichten Rauch, von welcher Wahrnehmung sie dem in der Officiersmesse weilenden Gesamt-Detail-Officier eiligst die Meldung erstatteten.

Der Schiffs-Commandant, Linienschiffs-Capitän Alexander Eberan von Eberhorst, ließ unverzüglich Brandalarm blasen und die bedrohte Pulverkammer unter Wasser setzen, welcher Befehl schleunigst durchgeführt wurde.

Nachdem sich der Feuerherd dem Anscheine nach im Salzfleischdepot befand, wurden zunächst die Planken des Banjerdecks oberhalb desselben aufgerissen und die Spritzenschläuche in diesen Raum geleitet.

Die intensive Rauchentwicklung zwang jedoch den mit dem Schlauch-Ende vordringenden Maschinisten 1. Classe Andreas Köppel zur Umkehr; noch bevor er das Banjerdeck wieder erreichen konnte, sank er, infolge Einathmung giftiger Kohlengase betäubt, ohnmächtig nieder. Sofort eilte der Maschinenwärter Johann Wagner im Vereine mit dem Maschinisten 2. Classe Theodor Böttger dem anscheinend Leblosen zuhülfe und konnte derselbe noch

glücklich gerettet werden, wobei Wagner aber gleichfalls bewusstlos wurde und nur mit großer Mühe in Sicherheit gebracht werden konnte.

Da der sich rasch verdichtende, betäubende Qualm das Vordringen verhinderte, konnte die Löschaction nur in reichlicher Zufuhr von Wasser bestehen, weshalb sämtliche Schiffspumpen in Thätigkeit gesetzt und ihre Schläuche gegen die den Brandort umgebenden Schiffsräume gerichtet wurden. Diese Arbeit erforderte die größte Todesverachtung, da bereits die Deckplanken sowie die Verschalungen der beiden Pulverkammern stark erwärmt waren, die Eisentheile zu glühen begannen und ein ätzender Rauch alle höher gelegenen Schiffsräume erfüllte. Diese Umstände müssen besonders hervorgehoben werden, um die nun folgenden Leistungen nach ihrem wahren Verdienste würdigen zu können.

Ein hervorragendes Beispiel opferwilligen Pflichtgefühles legte der Oberstückmeister Anton Beidl an den Tag, indem er ungeachtet äußerster Gefährdung seines Lebens durch den erstickenden Qualm in die beiden Pulver-Vorkammern niederstieg, um sich die Überzeugung



zu verschaffen, ob sich dieselben thatsächlich mit Wasser gefüllt hatten. Hiedurch trug Beidl wesentlich dazu bei, die bezüglich dieses Umstandes gehegte Besorgnis zu zerstreuen, worauf mit Zuversicht an die weitere Löschaction geschritten werden konnte.

Unterdessen waren der Oberbootsmann Caspar Gallovich und der Unterbootsmann Johann Ivancich bis in das Salzfleischdepot vorgedrungen, woselbst sie constatirten, dass der wahre Feuerherd in dem weiter achter gelegenen Brotdepot sich befinden müsse. Allein ein weiteres Vordringen, sowie überhaupt ein Verweilen in diesen Räumen wurde durch das von oben herabträufelnde, siedend heiße Pech unmöglich gemacht, welches die genannten Unterofficiere mit Brandwunden an Gesicht, Nacken und Händen zum Rückzuge zwang. Nach einigem Zuwarten ließ der abnehmende Qualm vermuthen, dass nunmehr alles den Decknähten entquollene Pech verbrannt sei, und nun gelang es einem größeren Mannschafcontingent, unter Führung der genannten Bootsleute, bis in das Rum- und Brotdepot vorzudringen. Rasch wurden die Wände dieser

Depots eingeschlagen, die Rumfässer mit nassen Kotzen umhüllt und alle daselbst befindlichen Gegenstände, sowie auch die Wände reichlich mit Wasser überflutet. Hierauf erst konnte auch das Brotdepot erbrochen und der Brand bis zum Entstehungsort verfolgt und gelöscht werden, welche Arbeiten anderthalb Stunden an Zeit in Anspruch nahmen.

Die spätere Untersuchung ergab, dass die im Brotdepot gestauten leeren Brotkisten auf unerklärliche Weise Feuer gefangen und dasselbe den hölzernen Schottwänden mitgetheilt hatten, welche letztere trotz ihrer Blechverkleidung nebst allen sonstigen hölzernen Stützen gänzlich verkohlt waren. Der Schaden bestand außerdem noch in dem Verluste aller Campagne-Lebensmittel und einiger Munition der unter Wasser gesetzten Pulver-Kammern.

S. M. Schiff *Lissa* verblieb über telegraphisch eingeholte Weisung, entgegen den ursprünglichen Dispositionen, zufolge welcher die Escadre am nächsten Tag in See gehen sollte, noch durch volle acht Tage im Hafen von Corfu. Während dieser Zeit wurden die fehlenden Holzbestandtheile provisorisch ersetzt,

Munition und Proviant aus Pola bezogen und sodann am 12. September die Reise nach Smyrna angetreten.

In dem über diesen Vorfall erstatteten eingehenden Berichte hob der Escadre-Commandant das mustergiltige Verhalten von Stab und Mannschaft in besonders beredten Worten hervor und betonte, dass die Leistungen aller Beteiligten derart lobenswert gewesen seien, dass ein besonderes Hervorheben der Leistungen Einzelner schwierig wäre.

Seine kaiserliche und königliche Apostolische Majestät geruhen mit der Allerhöchsten Entschließung vom 16. November 1872. in Anerkennung besonders hervorragender Verdienste bei der Löschung des auf S. M. Casemattschiffe LISSA ausgebrochenen Brandes, die nachfolgenden Allerhöchsten Auszeichnungen zu verleihen, u. zw.:

Das Ritterkreuz des Franz Josef-Ordens:  
dem Maschinisten 1. Classe Andreas Köppel;

das goldene Verdienstkreuz: dem Maschinisten 2. Classe Theodor Böttger und dem Maschinen-Untermeister 1. Classe Johann Wagner;

das silberne Verdienstkreuz mit der Krone:  
dem Oberbootsmann Caspar Gallovich, dem  
Unterbootsmann Johann Ivancich und dem  
Oberstückmeister Anton Beidl;

das silberne Verdienstkreuz: dem Boots-  
mannsmaat Lukas Giuricich, dem Bootsmanns-  
maat Peter Grisillo, den Maschinenmaaten Josef  
Schivitz und Johann Samson, dem Marsgast  
Koralizza und dem Matrosen 2. Classe Felix  
Laura.

Die belobende Anerkennung des k. u. k.  
Reichs- Kriegs- Ministeriums »Marine- Section«  
wurde ausgesprochen:

Dem Bootsmann-Instructor Ferdinand Lina-  
rolo, den Bootsmannsmaaten Andreas Postich,  
Josef Schacherl und Fabian Manestar; den  
Quartiermeistern Franz Prasnika, Josef Pospich;  
den Marsgasten Pasquale Tesorio und Josef  
Longa; den Matrosen 1. Cl. Andreas Volcich  
und Josef Novochny; den Matrosen 2. Cl.  
Anton Ghenso und August Antonini; dem  
Matrosen 3. Cl. Alois Jossich; den Büchsen-  
machern Johann Lischke und Karl Maschek;  
dem Arsenalmeister-Gehilfen Hyacint Voltolina;  
den Kalfaterern Peter Makich, Wilhelm Donajo

und Leonhard della Pietra: den Zimmerleuten Franz Zanzetti und Martin Mazzer, endlich dem Civildieners Dell' Aria.

Außerdem sprach der Marine-Commandant, Vice-Admiral Freiherr von Pöckh, dem gesammten Stabe und der Mannschaft S. M. Casemattschiffes *Lissa* für die musterhafte Haltung während des Brandes die volle Zufriedenheit aus.

1874.

20. November.

## Die Strandung S. M. Brigg „Saida“.

Am 13. November 1874 verließ die unter dem Commando des k. u. k. Linienschiffs-Lieutenants 1. Cl. August Trapp stehende Kriegsbrigg SAIDA den Hafen von Villafranca, um nach dreimonatlicher Kreuzung im westlichen Mittelmeere die Rückreise nach den heimatischen Gewässern anzutreten.

Dieses, der noch heute im Dienste stehenden Brigg ARTEMISIA ähnliche Schiff diente zur maritimen Ausbildung von Deckmatrosen und Steuerleuten, und zeichnete sich durch seine vorzüglichen See- und Segeleigenschaften aus. Der Schiffsstab bestand aus dem Linienschiffs-Lieutenant 1. Cl. Josef Wachtel Edler von Elbenbruck als Gesamt-Detail-Officier, den

Linien-schiffs-Fähnrichen Wilhelm von Sattler, Leonhard Eberan von Eberhorst und Arthur Poglayen, den See-Aspiranten Gustav Kopper, Franz Mirtl und Alexander von Andaházy, dem Corvetten-Arzt Dr. Karl Pruss und dem Marine-Commissariats-Adjuncten 3. Cl. Franz Ullrich. Die Mannschaft, die am Ende ihrer maritimen Ausbildung stand, war tüchtig geschult.

Nachdem in den ersten Tagen der nach dem Hafen von Messina gerichteten Reise mit flauen Brisen nur geringe Distanzen zurückgelegt wurden, setzte ein rasch auffrischender NW-Wind ein, der das Schiff gute Fahrt machen ließ und am Abend des 19. November vor die liparischen Inseln brachte, welche jedoch, der eingetretenen Dunkelheit wegen, nicht mehr gesichtet werden konnten. Das Wetter war trübe und regnerisch, so dass ein Durchsegeln der Inselgruppe des Nachts nicht räthlich erschien, daher das Schiff bis zum Tagesanbruch unter kurzen Segeln kreuzte. Als am Morgen des 20. November die genaue Position des Schiffes bestimmt war, wurde dwars vom Rifle Basiluzza in den Cours gegen die Nordeinfahrt

des Canals von Messina gesetzt. Der Wind hatte während der Nacht zusehends aufgefrischt und die See gieng hoch, doch mit raumer Schotte glitt die SAIDA unter einfach gereefen Mars- und Bramsegeln gleich einer Möve durch die See. Je näher das Schiff der Canaleinfahrt kam, umsomehr nahmen Wind und Seegang zu, so dass eine Fahrt von 11 Meilen erzielt wurde, und nur dann ein Ausblick auf die Umgebung sich bot, wenn das Schiff auf einen Wellenberg gehoben war. So langte die SAIDA vor dem auf der nordöstlichen Spitze der Insel Sizilien liegenden Leuchtfeuer von Faro an, um dort mit einer Wendung von sechs Strichen nach steuerbord in den Canal von Messina einzulaufen. Schon waren die Segel entsprechend aufgebrasst und das Schiff luvte in den neuen Cours, als plötzlich der bis dahin nordwestliche Wind mit orkanartiger Heftigkeit aus westlicher Richtung aus dem Canale zu wehen begann. Wohl hielt sich das Schiff wacker unter dem furchtbaren Drucke auf die Segel, aber statt in den Canal war der Bug nun auf die klippenstarrende Festung Scylla gerichtet und es galt einen raschen Entschluss zu fassen. Dass es



nicht möglich war, bei so heftigem Winde aufkreuzend im Canal, der überdies durch seine heftigen und wechselnden Strömungen schon seit den ältesten Zeiten berüchtigt war, an Weg zu gewinnen, war klar; es blieb sonach nur der eine Weg frei, die offene See zu gewinnen und sich dort so lange zu halten, bis die Witterungsverhältnisse das Anlaufen des Canals gestatten würden. So wurde das Schiff rasch über Halsen gewendet und mit Backbordhalsen in die See gesteuert. Aber die Lage des Schiffes war nunmehr eine höchst gefährvolle, denn nach Norden zu springt das Cap Vaticano weit aus der Westküste Italiens vor und man konnte keinen Augenblick im Zweifel sein, dass sich die SAIDA auf der im Süden durch die Scylla, im Norden durch das Cap Vaticano gebildeten weiten Bucht von Gioja auf Legerwall befinde.

Die einzige Rettung für das Schiff lag darin, sich durch Segelpressen von der gefährlichen Leeküste freizusegeln, denn dass sich das Wetter zum besseren wenden werde, dazu war keine Hoffnung vorhanden. Wohl legte sich das Schiff bis zu 45° auf die Seite, so dass die

lebende See beständig über den Leebord bis zu den Deckspuren der Masten spülte und das Tauwerk langgestreckt im Wasser schwamm; wohl war das stehende Gut der Luvseite straff, dass dessen Springen jeden Augenblick zu befürchten war, doch hielt sich das tüchtige Schiff prächtig, und das Vertrauen der Besatzung, dass die SAIDA auch diesen Kampf siegreich bestehen würde, stieg von Secunde zu Secunde.

Da tönte durch das Geheul des inzwischen zu rasender Stärke angewachsenen Sturmes ein Knall, gleich einem Kanonenschusse. Der Sturmklüver hatte dem furchtbaren Winddrucke nicht mehr widerstanden, war gerissen und in der Zeit von weniger als einer halben Minute standen nur mehr die leeren Leike desselben da. Wohl wäre dieses Missgeschick noch hinzunehmen gewesen, aber es sollte nicht vereinzelt bleiben; in kurzer Zeit waren sämtliche Segel mit Ausnahme des Fockstag- und Großmarssegels im vollsten Sinne des Wortes aus den Leiken geblasen und sah sich der Commandant gezwungen, auch das Großmarssegel reefen zu lassen, um nicht auch dieses

und somit die Gewalt über das Schiff zu verlieren.

Nun war es allen klar, dass bei dem schweren Seegange ein Freisegeln vom Legerwall unter gekürzten Segeln ausgeschlossen und die Strandung des Schiffes unvermeidlich sei. Doch so rasch sollte das Unwetter des Schiffes nicht Herr werden und es begann der fast zehnstündige, mit ebensoviel unerschütterlicher Energie und Zähigkeit, als seemännischem Geschick geführte Kampf gegen die entfesselten Naturgewalten.

Die Reservesegel wurden auf Deck gebracht und bereitgestellt. Als die Stärke des Orkans durch wenige Minuten nachließ, wurden trotz furchtbaren Arbeitens des Schiffes im Seegange, dieselben angeschlagen, nach Möglichkeit abwechselnd beigesetzt und wieder geborgen, so dass ein beständiges Ringen und Kämpfen um jeden günstigen Moment, um jeden Zoll Luvweg platzgriff. So kreuzte das Schiff vor dem Legerwall, doch konnte man sich nicht der Einsicht verschließen, dass gegen die abnorm hohe See nicht nur kein Weg gewonnen wurde, sondern

die in tobende Brandung gehüllte Küste stets näher kam.

Mit einer Anwandlung von Neid blickte die Besatzung der SAIDA nach dem Leidensgefährten und Kampfgenossen, einem mächtigen amerikanischen Vollschiße, das beiläufig eine Meile luvwärts gleichfalls gegen den Sturm kreuzte. Diese eine Meile Luvweg konnte die Rettung bedeuten, denn mit der Zeit mochte eine Wetteränderung platzgreifen und ein noch so schmaler Streifen freien Wassers zwischen dem Schiffe und der Küste war unter solchen Verhältnissen von unschätzbarem Werte.

Doch plötzlich sah man das amerikanische Vollschiß mit zerrissenen Segeln auf einen Wellenberg gehoben, und als sich die SAIDA wieder aus der berghohen See hob, war in Luv nur mehr die graue, schäumende und tosende Wassermasse zu sehen — das stolze, eben noch beneidete Schiff war verschwunden!

Aber im Ringen um die eigene Existenz blieb keine Zeit zu Betrachtungen und wieder wendete sich die Gedankenthätigkeit aller auf der SAIDA der eigenen Lage zu. Die Entfernung zwischen dem Schiffe und dem Lande wurde

immer geringer, die Nacht brach heran und jedermann wusste, dass der Eintritt der Katastrophe nun herannahe. Der Schiffs-Commandant berief alle Officiere und die ältesten Unterofficiere, um ihnen die Situation des Schiffes klarzulegen und die noch zu treffenden Maßnahmen zu berathen.

Die Bucht von Gioja ist von einer hohen, felsigen Küste umsäumt, in welcher nur ein schmaler, etwa 200 Meter breiter Sandstreifen vor dem Dorfe Favazzina eine halbwegs günstige Strandungsstelle bietet, während an der ganzen übrigen Küste das Schiff an den Felsen in Trümmer zerschellt worden wäre. Es galt sich für die Frage zu entscheiden, ob nicht eine freiwillige Strandung an dieser günstigen Stelle durch Auflaufen unter vollen Segeln dem unfreiwilligen Stranden an den felsigen Partien der Küste vorzuziehen sei, wo nicht nur das Schiff vollkommen zertrümmert worden wäre, sondern auch der größte Theil der Schiffsbemannung den Tod in den Wellen gefunden hätte.

Einstimmig wurde beschlossen, das Ringen mit dem Sturme solange fortzusetzen, als noch

genügend Wasser unter dem Kiele sei, dann aber so gut als möglich die zum Stranden günstige Stelle anzulaufen, zu ankern, die Takelage in Hohl zu streichen, und bis zum letzten Augenblick auf dem Posten auszuharren und alles zu thun, was zur Erhaltung des Schiffes beitragen könnte.

Zum Glücke war das vergebliche Ankämpfen der SAIDA gegen die Gewalt des Sturmes am Lande nicht unbemerkt geblieben, und ein im Orte Favazzina ansässiger Capitän, namens Ranieri, hatte die glückliche Eingebung, bei Einbruch der Nacht die für die Strandung günstige Küstenstelle durch starke Feuer kenntlich zu machen.

Um 7 Uhr abends war die SAIDA so weit unter Land abgetrieben, dass ein weiteres Aufkommen nicht mehr möglich schien; der Commandant hielt sonach gegen die sandige Uferstelle ab, die Segel wurden aufgegeit und in rascher Folge zuerst der Steuerbord-, dann der Backbordanker geworfen. Die Kette des letzteren hielt den heftigen Stößen des schwer arbeitenden Schiffes nicht stand und riss, der Steuerbordanker ließ das Schiff langsam treiben. In dieser

Lage wurden nun die bravourösesten maritimen Arbeiten ausgeführt.

Obzwar die SAIDA heftig schlingerte und Sturzsee über Sturzsee sich über das Deck, dessen Lucken schon am Nachmittag vernagelt worden waren, ergoss, gelang es, den dritten Anker aus dem Raume zu holen und zu werfen. Die Bramstengen und die Unterraen wurden gestrichen, schon waren auch die Marsraen gekait, um gleichfalls gestrichen zu werden, als mit rapider Geschwindigkeit das Ende herannahte.

Vor beiden Ankern treibend, war die SAIDA in den Bereich der Brandung gelangt, als gegen 9 $\frac{1}{2}$  Uhr das Schiff von einer sehr hohen Welle erfasst und mit großer Wucht gegen den Strand geschleudert wurde.

Ein furchtbarer Stoß und das Krachen zersplitterten Holzes — das Steuer und der Steuerstegen waren zuerst mit dem Grunde in Berührung gekommen und unter der Wucht des Stoßes gebrochen — machten es allen klar, dass es nun mit der SAIDA zu Ende sei. Aber noch einmal wurde das Schiff zurückgeschleudert. Von der rücklaufenden Brandung

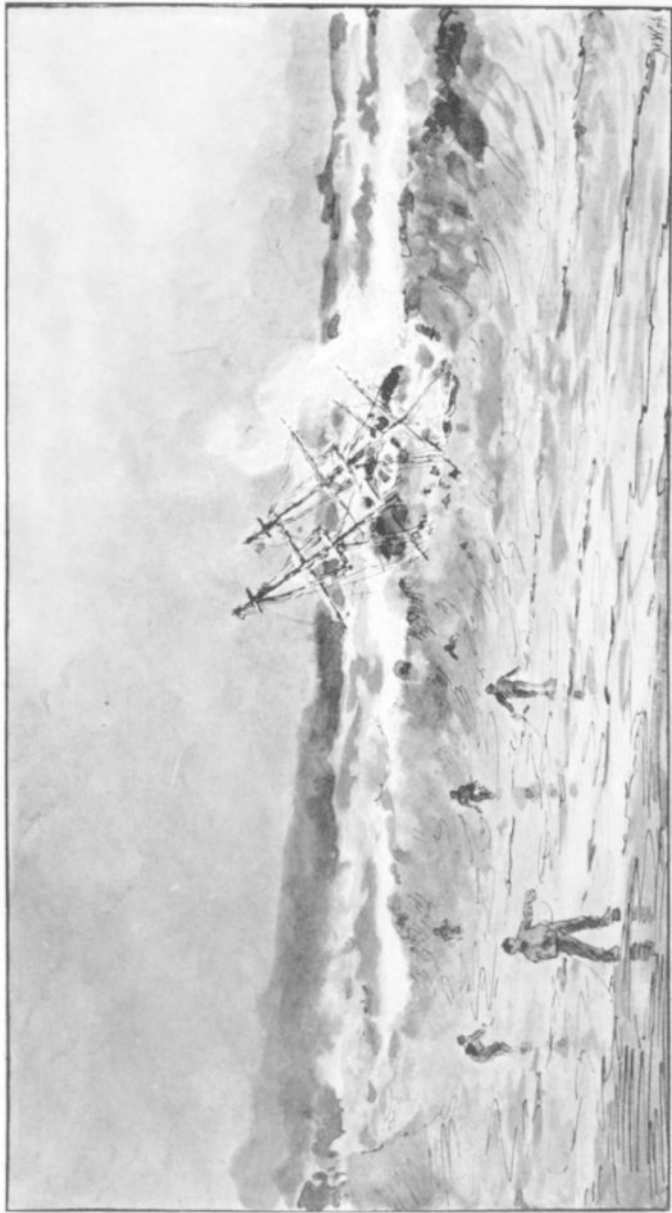
erfasst, hob sich das Schiff und wurde noch einmal in die See hinausgetragen, dann kam die nächste Welle und warf die SAIDA zum zweitenmal an den Strand. Noch ein bis zwei Sturzseen und das Schiff lag, nach backbord gekentert — ein hilfloses Wrack, rettungslos dem Spiele der ungeheuren Brandung ausgesetzt.

Der mit beispielloser Ausdauer geführte Kampf gegen Sturmesgewalt war zu Ende, jetzt galt, es die braven Kämpfer zu retten.

Der Schiffs-Commandant rief die Bemannung nach achter, dankte ihr mit kurzen, ergreifenden Worten für die bis zum letzten Augenblicke bewiesene heroische Ausdauer und befahl sodann, ungesäumt die Kleider abzulegen, sich mit Rettungskränzen, Flurhölzern und Riemen zu versehen, und so der Küste zuzustreben.

Es war ein ergreifendes Bild, das der eben aus dem Gewölk hervorgebrochene Mond mit seinem fahlen Licht übergoss. Hoch auf der Steuerbordreeling, an die Großwanten angeklammert, stand der Commandant, Linien-schiffs-Lieutenant Trapp, umtost von Gischt





Die Strandung S. M. Brigg SAIDA.



und Brandung, und nahm Abschied von seiner wackeren Bemannung, die schweren Herzens sich zum Verlassen des Schiffes anschickte.

Wohl war der Strand nicht weit entfernt, aber die Strecke, die zwischen dem Schiffe und dem Lande lag, war ein donnernder, brodelnder, rasender Strudel weißen Schaumes, und manch sicherem Schwimmer mag es bange gewesen sein, sich in diese wild erregte Wassermasse zu wagen. Dass mit Menschenkraft gegen diese Brandung nicht anzukämpfen sei, fühlten alle; jeder wusste, dass er nur dann auf Rettung hoffen könne, wenn er von der gegen Land laufenden Brandungswelle bis auf festen Grund geschleudert würde, und dass alles zu befürchten stand, wenn ihn die rücklaufende See erfasste.

Ein besonders glücklicher Zufall fügte es, dass beim Kentern des Schiffes die gestrichene Großraa weit hinausgeschleudert wurde und sich einerseits mit der Nock an die Reeling stützte, mit der anderen Nock aber in den flach verlaufenden Grund einbohrte und so eine Art Brücke bildete, an der man sich anklammern konnte, wenn man von der rücklaufenden Brandung erfasst und der Gefahr

ausgesetzt wurde, in die See hinausgetrieben zu werden.

In völliger Ruhe, ohne Hast, verließ so Mann nach Mann das Schiff. Kaum hatte der Commandant als Letzter das Schiff verlassen, so erfasste eine besonders hohe Welle die SAIDA und kenterte sie gegen Steuerbord, so dass nunmehr das Deck dem wüthenden Anpralle der See ausgesetzt war.

Jetzt trat die schwere Frage an die Bemannung des seinem Schicksale verfallenen Schiffes heran:

*»Sind wir alle — wie viele fehlen — wer fehlt?«*

*»Alles ist hier — nein, wo ist Anton Smircich? Wer hat ihn zuletzt gesehen?«*

Leider ergab es sich, dass dieser Mann, ein braver Matrose 1. Classe, beim Appelle fehlte, und zwar unter Umständen, die keiner Hoffnung auf seine Rettung Raum gaben.

Smircich hatte schon einmal als Matrose auf einem Handelsschiff eine Strandung mitgemacht und im Vertrauen auf seine Fertigkeit im Schwimmen es verschmäht, sich der Kleider

zu entledigen. Er war vom Vorkastell ins Wasser gesprungen und so blieb kein Zweifel, dass von der 101 Köpfe starken Besatzung dieser eine das Opfer der Strandung geworden sei.

So schmerzlich auch der Verlust des braven Matrosen berührte, musste sich doch die Besatzung der SAIDA eingestehen, zum Lohne für die wackere Ausdauer in seltener Weise vom Glücke begünstigt gewesen zu sein, als es später bekannt wurde, wie viele Schiffe und Menschenleben dem rasenden Sturme des 20. November zum Opfer gefallen waren. An dem kaum anderthalb Meilen langen Küstenstrich zwischen der Strandungsstelle der SAIDA und der Stadt Scylla waren 4 Schiffe zugrunde gegangen; das schon früher erwähnte amerikanische Vollschiff war mit seiner gesamten Besatzung in offener See gesunken, ebenso auch 2 weitere Handelsschiffe, deren Trümmer die Leute der SAIDA auf den steilen Felsenklippen liegen sahen, und von denen sich nur 4 Mann gerettet hatten.

Auf der Strecke zwischen dem Cap Vaticano und Cap Spartivento, in welchem Bereiche

der Sturm mit vollster Heftigkeit getobt hatte, waren 32 Schiffe verloren gegangen. Die im Hafen von Messina vor Anker liegende österreichisch-ungarische Corvette DANDOLO war gleichfalls getrieben und hatte schwere Havarien erlitten.

Die Bevölkerung von Favazzina nahm sich der Geretteten freundlich an und half den nackten, vom Novembersturme durchfrorenen Leuten, so weit die Mittel des kleinen calabrischen Dorfes reichten. Viel hatten sie selbst nicht, und wohl hat sich noch nie die Besatzung eines Kriegsschiffes in so eigenthümlicher Adjustierung zusammengefunden, als wie am Morgen des 21. November die Besatzung der SAIDA sich zum Appell versammelte. Der größte Theil der Leute war in Säcke gekleidet, denen Öffnungen für die Arme und den Kopf eingeschnitten waren; hie und da bildeten Unterkleider, ein oder das andere Uniformstück die Bekleidung; barfuß waren mit wenigen Ausnahmen fast alle. Doch dauerte dies nicht lange, denn zunächst stellte das Commando des in Reggio garnisonierenden kön. italienischen Infanterie-Regimentes Kleidungsstücke bei, und als nach 4 Tagen das Wetter sich soweit ge-

bessert hatte, dass der Seeweg wieder benützbar war, brachten Boote S. M. Corvette DANDOLO Kleider und sonstige Lebensbedürfnisse. Bald darauf kam auch die Verständigung, dass S. M. Corvette FRUNDSBERG und S. M. Rad-dampfer TRIEST unterwegs seien, um bei den Bergungsarbeiten mitzuwirken.

Leider mussten sich diese auf Weniges beschränken. Erst als es am vierten Tage wieder möglich war, das Wrack zu betreten, erhielt man ein Bild der zerstörenden Arbeit, welche die See an der SAIDA gethan hatte und die ein Wiederdienstbarmachen des Wracks vollkommen ausschloss. Die Bordwand steuerbord war auf zwei Drittel ihrer Länge vollständig zertrümmert, so dass man von See aus die innere Schiffswand auf Backbord sah. Die Cabinen waren weggespült, die Geschütze losgerissen und lagen am Meeresgrunde, die in der Officiersmesse angeschraubt gewesene, eiserne Schiffs-Casse wurde von der See vertragen und auf den im Vorschiffe befindlichen Wasserkisten vorgefunden.

So wurden nur die Geschütze mit Hilfe von Tauchern gehoben, von der Takelage

alles, mit Ausnahme der Untermasten, entfernt und endlich das beschädigte Bugbild und der Schiffsname abgenommen, welch letztere im Marine-Museum in Pola aufbewahrt werden, der Schiffskörper aber seinem Schicksale überlassen.

Am zwölften Tage waren alle durchführbaren Arbeiten beendet, und nach einem wehmüthigen Abschiedsblick auf das wackere Schiff verließ die Besatzung der SAIDA die Stelle des Unfalles, um auf S. M. Schiffen FRUNDSBERG und TRIEST der Heimat zuzusteuern.

Der allerhöchste Kriegsherr würdigte in steter Huld das auch im Unglück bewiesene Verdienst, indem er dem Schiffs-Commandanten, Linienschiffs-Lieutenant August Trapp das Ritterkreuz des Ordens der Eisernen Krone 3. Cl., und dem Gesamt-Detail-Officier, Linienschiffs-Lieutenant Josef Wachtel von Elbenbruck, das Militär-Verdienstkreuz verlieh, dem übrigen Schiffs-Stabe aber und der gesammten Besatzung Allerhöchst seine Zufriedenheit für die wackere, den österreichisch-ungarischen Seeleuten zur Ehre gereichende Haltung ausdrücken ließ.





## Berichtigungen

zum I. Bande der „Gedenkblätter der k. u. k. Kriegs-Marine“.

---

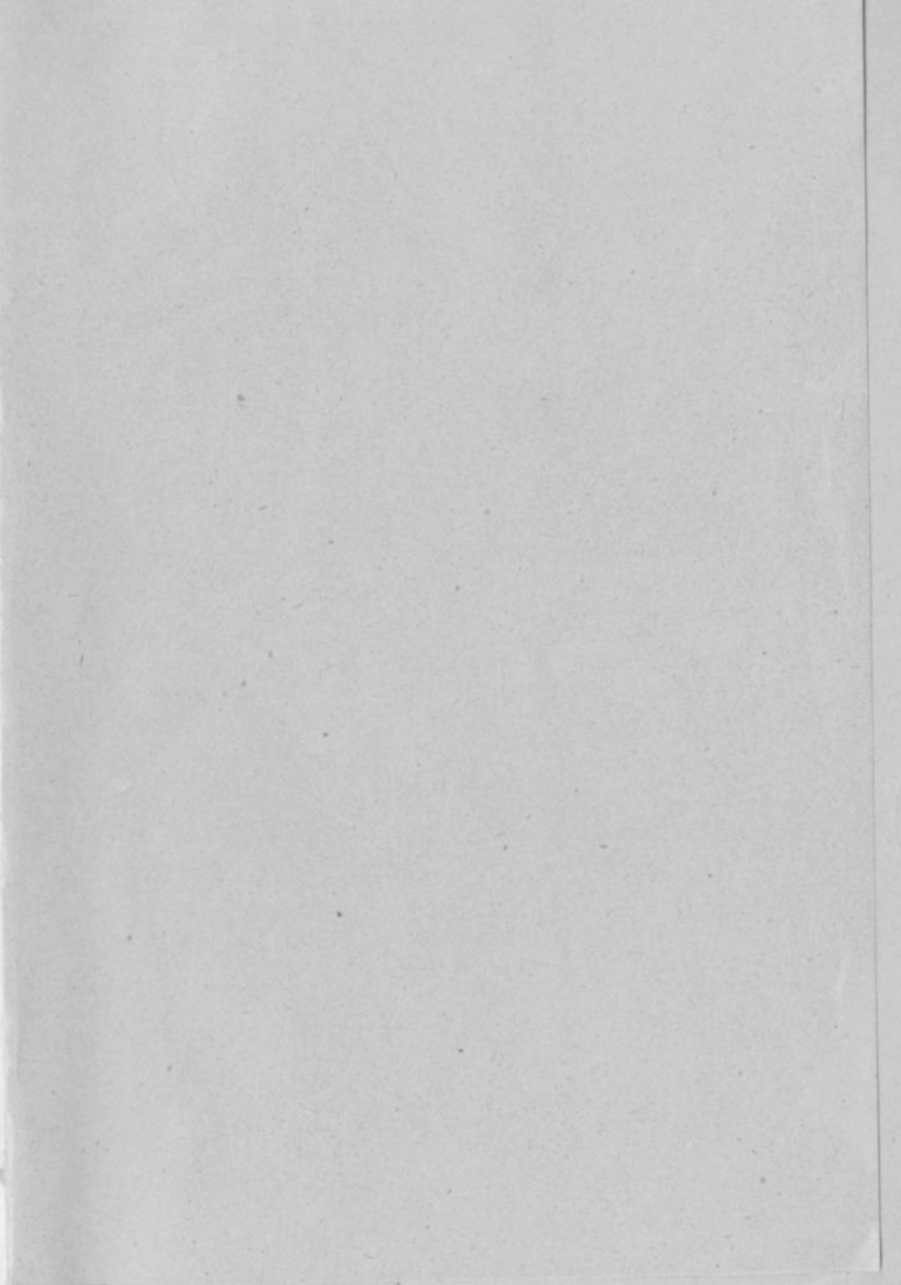
Seite 81, Zeile 3 von unten, ist statt »EYLAN« zu setzen:  
»EYLAU«.

„ 81, Zeile 2 von unten, ist statt »Panzer-Fregatte«  
zu setzen: »Fregatte«.

---









32.

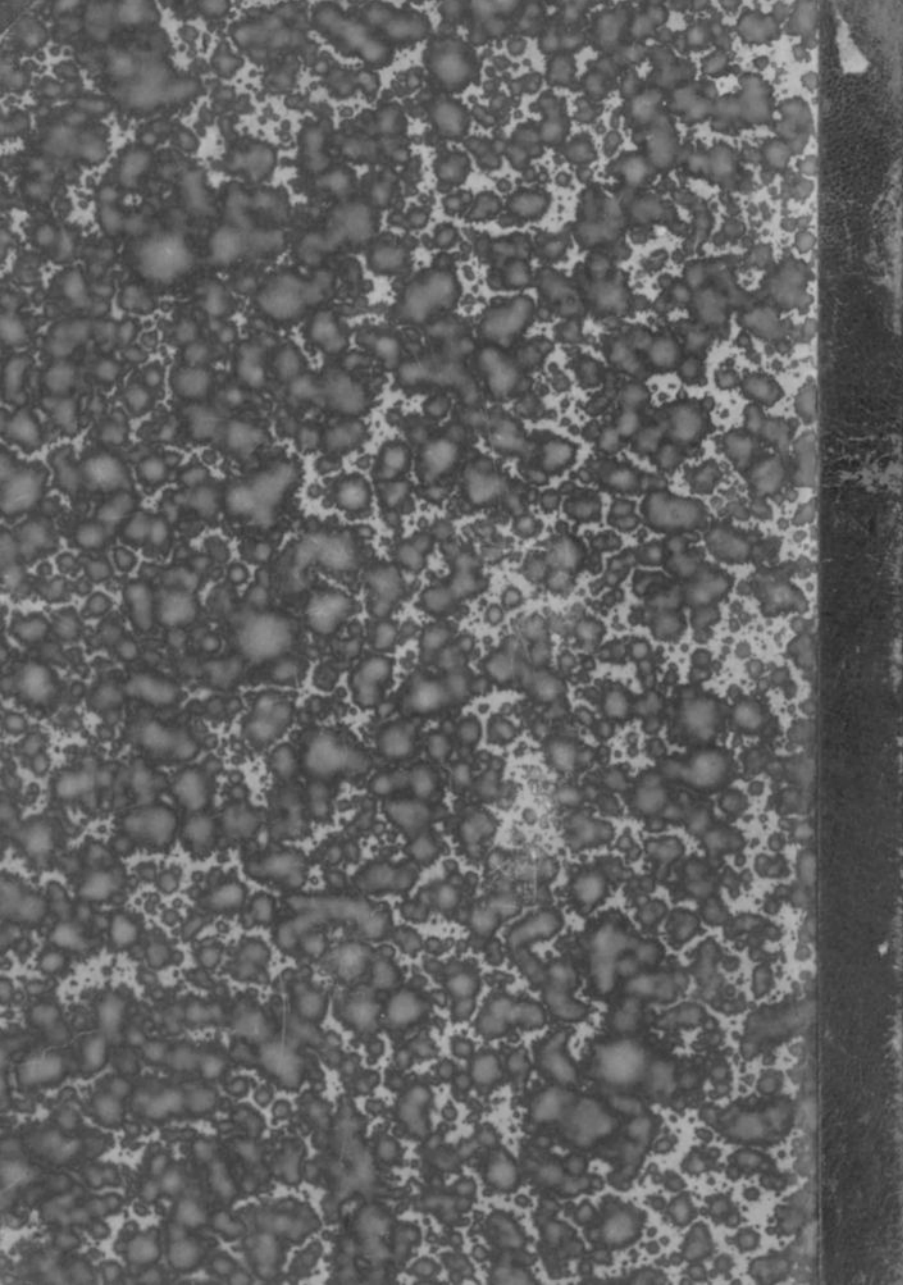
11

44.

39

28x3

234



GEDENK  
BLÄTTER  
DER  
K. U. K.  
KRIEGS  
MARINE

II

1216